6 (294) ROK VII 3 – 9 LUTY 1952
Cena 60 gr

SKRZYDŁA I MOTOR





NOWE ZNACZKI LOTNICZE

W celu szerszego propagowania lotnictwa wśród szerokich mas naszego społeczeństwa, a także jako forma propagandy za granicą, w drugiej połowie stycznia wprowadzono do sprzedaży cztery znaczki lotnicze dla przesyłek lotniczych.

Ministerstwo Poczt i Telegrafów postanowiło także wydać w roku 1952 specjalną serię z okazji Święta Lotnictwa, składającą się z trzech znaczków. (a)

1 MAJA SKOKI W POZNANIU

Już 1 maja br. odbędą się pierwsze skoki spadochronowe z nowowybudowanej wieży w Poznaniu.

Wykonując swoje długofalowe zobowiązanie lipcowe pracownicy Centralnego Biura Projektów pod kierunkiem inż. Sokołowskiego i inż. Nowackiego sporządzili bezpłatnie dokumentację wieży oraz zaofiarowali nadzór techniczny przy montażu.

Załoga Bazy Sprzętu Poznańskiego Przemysłowego Zjednoczenia Budowlanego w Kopaninie wykonała poszczególne brakujące elementy wieży. Za trzy miesiące skoczy pierwszy skoczek z wieży wybudowanej przez społeczeństwo Poznania.

Władysław Rodem
Poznań

W SOSNOWCU BĘDZIE WIEŻA

48-metrowa wieża spadochronowa stanie w Sosnowcu.

Projekt konstrukcji wieży został już wykonany i po zatwierdzeniu oddany do realizacji. Wieża stanie w nowopowstającym Parku Sportowym w Sosnowcu.

Jan Kiraszczuk

OLSZTYN NIE ZOSTAJE W TYLE

Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej w Olsztynie postanowił wybudować w połowie bieżącego roku wieżę do skoków spadochronowych. Wieża stanie w parku miejskim przy Alei Wojska Polskiego.

Leszek Buzek
Olsztyn

KWWL W CZĘSTOCHOWIE

Koło Ligi Lotniczej przy Szkole Podstawowej nr 4 w Częstochowie zorganizowało dla swoich członków Kurs Wstępnych Wiadomości Lotniczych.

Wykładowcami na KWWL są piloci i spadochroniarze z Aeroklubu Częstochowskiego.

(L.K.)

WZOROWE KOŁO W GRUDZIĄDZU

Koło Ligi Lotniczej przy Państwowym Technikum Mechanicznym w Grudziądzu jest jednym z najlepiej pracujących kół LL Okręgu Bydgoskiego.

Koło organizuje regularnie zebrania i przeprowadza szkolenie. Ostatnio zorganizowano przy kole modelarnię lotniczą. (a)

ZAWODY SPADOCHRONOWE LIGI LOTNICZEJ

W bieżącym roku Zarząd Główny Ligi Lotniczej zorganizuje pierwsze w Polsce zawody spadochronowe.

Program zawodów, w których przewidziany jest udział ponad 50 skoczków spadochronowych ze wszystkich Okręgów Ligi Lotniczej, przewiduje m. in. następujące konkurencje: skoki dzienne — z wysokości 600 m do koła o średnicy 50 m z opóźnieniem otwarcia spadochronu 3 sek, skoki z wysokości 800 m do koła o średnicy 50 m z opóźnieniem 5 sek, skoki z wysokości 1 500 m do koła o średnicy 100 m z opóźnieniem 20 sek. Odbędą się również skoki nocne z wysokości 2 400 m do koła o średnicy 50 m.

Pierwsze tego rodzaju zawody w Polsce będą wielkim sprawdzianem poziomu wyszkolenia naszych młodych spadochroniarzy LL.



Z „DZIAŁALNOŚCI" AEROKLUBÓW WŁOSKICH

Organ aeroklubów włoskich „Volo" przynosi w jednym ze swych ostatnich numerów interesujące dane z działalności 34 aeroklubów włoskich w roku 1951. Dlaczego interesujące, czyżby jakieś rewelacyjne osiągnięcia? Nic podobnego. Oto szybownicy aeroklubu w Parmie wylatali w ciągu roku...7 godzin. Piloci szybowcowi największego aeroklubu w Rzymie — 34 godziny. Piloci silnikowi aeroklubu w Perugii 103 godziny, w Wenecji — 650 godzin (ale tylko ze względu na międzynarodowy zlot milionerów), w Lugo di Romagna— 25 (tak!) godzin, w San Remo — 31 godzin, w Rimini — 164 godziny. I tak dalej, i tak dalej, na tym samym poziomie...

Interesujące, prawda? Oto macie „wspaniałe perspektywy" sportu lotniczego w krajach kapitalistycznych. Młodzież robotnicza, która na pewno latałaby lepiej, niż kupcy, oficerowie i fabrykanci, odsuwana jest coraz dalej od lotnictwa nieprzebytą zaporą wygórowanych opłat.

EGIPT WALCZY O WOLNOŚĆ

Krwawy terror okupacyjnych wojsk angielskich w Egipcie spotkał się z całkowitym potępieniem opinii światowej. Usiłowania Anglików mające na celu odrutowanie rozpadającego się garnka potężnego niegdyś Imperium Brytyjskiego dają znikome rezultaty. Ludy kolonialne ogarnięte falą ruchów narodowo - wyzwoleńczych chwytają za broń. Brutalność wojsk angielskich wysyłanych dla stłumienia wyzwoleńczych dążeń ludności egipskiej dochodzi do szczytu. Wywołuje to zrozumiałe oburzenie wśród całego narodu egipskiego.

Tak np. w rejonie Abu—Hammada i Tel El-Kebiru pojawili się spadochroniarze brytyjscy. W odpowiedzi na prowokacyjną postawę Anglików, ludność, partyzanci oraz policja egipska otoczyła ten teren biorąc do niewoli 80 uzbrojonych spadochroniarzy.

Cała postępowa ludzkość z sympatią śledzi walkę narodu egipskiego z imperializmem. Wolność Egiptu leży w pewnych rękach. Zwycięstwo ludu położy kres wyzyskowi anglosasów w Egipcie.

BANALNY INCYDENT...

W forcie Sill w stanie Oklahoma (USA), pilot włoski kapitan Oscar Savini, odbywając w ramach „atlantyckiej pomocy wojskowej" kurs pilotażu na samolotach myśliwskich, zginął w czasie przygotowań do nocnego startu. Savini przechodząc obok samolotu swego kolegi zauważył pod kołem jego maszyny kamień mogący być przyczyną wypadku. Zbliżył się więc, by go usunąć. Tymczasem jednak silny ciąg śmigła porwał go w stronę samolotu. Kpr. Savini upadł ze zmiażdżoną czaszką. Jego śmierć Amerykanie z największym cynizmem określili jako „banalny incydent". Oto jeszcze jedna ofiara przygotowań do agresji.

LOT... BEZ PILOTA

Eksperymentalny amerykański samolot odrzutowy wystartował z lotniska Toulouse — Bagnac we Francji. W kilkanaście sekund potem pilot samolotu z „nieznanych przyczyn" został wyrzucony z kabiny wraz ze swym fotelem. Ze względu na niewielką wysokość lotu pilot nie zdążył otworzyć spadochronu i zginął. Samolot przeleciał jeszcze kilkanaście kilometrów, po czym rozbił się.

(Vie Nuove)

GŁOS NARODU NIEMIECKIEGO

Przygotowania zachodnio - niemieckich polityków z Adenauerem na czele do wydania narodu niemieckiego w łapy imperialistów w charakterze mięsa armatniego nie mogą zagłuszyć prawdziwego głosu mas pracujących Niemiec Zachodnich występujących na rzecz pokojowych poczynań rządu Niemieckiej Republiki Demokratycznej, mających na celu demilitaryzację, demokratyzację i zjednoczenie Niemiec. Pokojowe propozycje prezydenta Piecka, jak również stale wzmacniający się ruch pokoju, stale zyskują w Niemczech Zachodnich na popularności. Z zupełnym brakiem poparcia spotykają się odwetowe antypolskie — czeskie oraz antyradzieckie wystąpienia zachodnioniemieckich hitlerowców, za plecami których kryje się odradzający się militaryzm niemiecki i imperializm amerykański.

W czołówce pokojowego ruchu w Niemczech Zachodnich kroczy młodzież, zjednoczona w FDJ. Mimo prześladowań i więzień walczy ona o zjednoczenie Niemiec i na każdym kroku demaskuje knowania podżegaczy wojennych. I tak dzięki kampanii pokojowej oraz kampanii na rzecz zjednoczenia Niemiec, przeobraża się psychika zachodnich Niemców. Zaczynają oni rozumieć rolę Niemieckiej Republiki Demokratycznej, świadomie i śmiało kroczącej w wielkiej, silnej rodzinie miłujących pokój krajów.

„CHCĘ BYĆ INSTRUKTOREM SZYBOWCOWYM"



W holu przed wejściem do Zarządu Okręgu LL zbierają się grupki młodych ludzi. Są podnieceni, z ożywieniem dzielą się uwagami na ważne, widać, tematy. Niektórzy z nich na uboczu, w skupieniu dokonują „ostatecznego" przeglądu notatek.

Znamy przyczyny niepokoju i stanu niepewności, w jakim znajduje się większość zebranych. Czekają ich ważne chwile — za parę minut rozpocznie pracę komisja kwalifikacyjna kandydatów na kurs instruktorów szybowcowych.

Idziemy do pokoju komisji. Będziemy świadkami rozmowy z kandydatami na instruktorów.

Pierwszym kandydatem jest 19-letni Włodek, syn murarza. Członkowie komisji wypytują go o wszystko: o warunki bytu, pracę, naukę.

— W ubiegłym roku ukończyłem Liceum Elektrotechniczno - Mechaniczne — śmiało odpowiada Włodek. — Jestem elektromonterem, ale praca ta nie daje mi zadowolenia. Chcę koniecznie zostać lotnikiem. Marzę o tym od dawna. Na myśl o lotnictwie serce mi bije radośnie. Z wielką uciechą powitałem ukazanie się pierwszego numeru SiM-u w 46 roku. Każdy egzemplarz czytam „od deski do deski". Wiele się z niego nauczyłem. Buduję modele latające i redukcyjne. Mam w domu sporą kolekcję pierwszych moich modelików kartonowych. Czasem mama chce mi je spalić, ale bronię ich jak mogę.

— Dlaczego wcześniej nie zgłosiliście się, kolego? — rzuca pytanie przewodniczący.

— Rodzice mi nie pozwalali — odpowiada ze smutkiem. Prosiłem, tłumaczyłem, czytałem im nawet artykuły z SiM-u o bohaterach powietrznych, aby wzbudzić w nich zaufanie do lotnictwa. Nic nie pomagało. Dopiero teraz zdołałem ich przekonać i zgodzili się, abym został lotnikiem.

Po wysłuchaniu żywego opowiadania Włodka, należało sprawdzić poziom jego wiadomości.

Zagadnienia polityczne zna dobrze. Na pytania odpowiada krótko i zrozumiale. Mówi o rokowaniach rozejmowych w Korei, o sesji ONZ. Trafnie określa agresywną działalność amerykańskich imperialistów. Nie gorzej orientuje się w zagadnieniach lotniczych.

— Nie mamy jeszcze waszego zobowiązania, kolego — mówi jeden z członków komisji, przeglądając akta personalne.

— Tak, zapomniałem o zobowiązaniu. Napiszę je zaraz. „Po ukończeniu kursu instruktorów — pisze kol. Włodek — zobowiązuję się do trzyletniej pracy w Lidze Lotniczej we wskazanym miejscu". Oddając zobowiązanie, dodaje: — chętnie zostanę do końca życia w lotnictwie, nie tylko przez trzy lata. Zadowolony opuszcza pokój komisji. W korytarzu otaczają go koledzy, dopytując ciekawie jak mu poszło.

Następnym na liście jest kol. Staszek, syn robotnika. 18-letni, wysoki blondyn, nieśmiało odpowiada na pytania dotyczące danych personalnych. Widać, że ma „tremę". Jest sierotą. Wychowywał się u ciotki, która zmarła kilka lat temu. Umieszczono go w Domu Dziecka. Obecnie jest w Państwowym Domu Młodzieży. Uczy się. Kocha lotnictwo. Gdy jednak nastąpiły pytania z wiadomości o Polsce i Świecie Współczesnym oraz z dziedziny lotnictwa „trema" znikła. Staszek „śpiewał jak z nut". Z przyjemnością słuchaliśmy jak referował zagadnienia obecnej sytuacji międzynarodowej, czy opowiadał o historii lotnictwa, operując datami i nazwiskami. Kol. Staszek jest uświadomionym ZMP-owcem i zasługuje na przyjęcie w szeregi lotnictwa.

Teraz wchodzi 21-letni Janusz, syn robotnika. Na pytania odpowiada krótko i zdecydowanie. Orientuje się dobrze w zagadnieniach międzynarodowych. Zna twórców lotnictwa światowego. Wie dlaczego chce zostać lotnikiem i czego od niego lotnictwo wymaga. Kol. Janusz z uśmiechem żegna komisję.

Nie wszyscy jednak kandydaci zostają przyjęci. Kol. Ryszard, pisze w swym życiorysie: „Praca biurowa absolutnie mi nie odpowiada. Kocham pracę bardziej zdecydowaną. Wolę być robotnikiem w fabryce, niż „molem biurowym". Jestem młody, zdrowy, pełen zapału i naprawdę czuję, że mogę z siebie dać dużo".

Nie polegamy jednak tylko na tym, co napisał kol. Ryszard. Nie potwierdzają tego zresztą jego odpowiedzi. Nie mówi tak, jak jego poprzednicy — śmiało i zdecydowanie. Niewyraźnie wygląda sprawa jego odejścia z ostatniego miejsca pracy. Mówi, że zwolnił się z powodu choroby brata. To nie prawda. Kol. Ryszarda zwolniono z pracy za naruszenie dyscypliny. Poza tym kol. Ryszard nie zna najbardziej prostych zagadnień politycznych, o lotnictwie również wie niewiele, a co najważniejsze, nie rozumie znaczenia pracy w lotnictwie.

Tacy ludzie, którzy szukają tylko silnych wrażeń, są w lotnictwie niepotrzebni.

Wielu jest jeszcze kandydatów. Trudno wszystkich wymienić. Komisja kwalifikacyjna ma dużo pracy.

Ostatnim kandydatem w tym dniu jest kol. Lucjan. Jest opanowany i pewny siebie.

— Co was skłoniło do tego, że chcecie zostać instruktorem szybowcowym? — rzuca pytanie przewodniczący komisji.

— Lotnictwo kocham od dziecka — odpowiada kandydat. Jeszcze przed wojną, gdy pasłem krowy, widziałem nieraz przelatujące nade mną samoloty. Jak bardzo wówczas pragnąłem, aby w przyszłości latać! Ale wtedy o lataniu wolno mi było tylko marzyć. Jako syn chłopa mającego zaledwie 3 hektary ziemi, nie miałem dostępu do lotnictwa w Polsce kapitalistycznej. Teraz, gdy widzę jakie perspektywy otwiera przed młodzieżą Państwo Ludowe, nie wątpię w to, że marzenia moje z lat dziecinnych spełnią się.

— Należycie, kolego, do organizacji młodzieżowej?

— Tak. W 1946 roku wstąpiłem w szeregi ZWM. Z tym wiąże się pewna „historia rodzinna". Kiedy ojciec mój zmarł, było nam bardzo ciężko. W domu było nas pięcioro — matka i trzech młodszych braci. Mną zainteresowała się ciotka. Była bogatsza od nas — miała 10 hektarów. Wzięła mnie do siebie. Gdy ukończyłem szkołę podstawową, umieściła mnie w internacie przy Liceum Pedagogicznym, gdzie ukończyłem tylko dwie klasy. Na wakacje wyjeżdżałem do ciotki i pomagałem jej w pracy. Wszystko by się dobrze skończyło, gdybym nie zdradził się przed ciotką, że jestem członkiem ZMP. Bardzo się to jej nie podobało. Odmówiła mi wszelkiej pomocy. Nawet za przepracowane wakacje nic mi nie dała. Mimo gorących dyskusji, w których chciałem ją przekonać o słuszności linii naszej organizacji ZMP-owskiej, zatwardziała w swych zacofanych, kułackich poglądach, nie dała się przekonać. Musiałem od niej odejść.

— Co zrobiliście po odejściu od ciotki?

— Ukończyłem kurs konduktorski i zostałem konduktorem w MPK w Warszawie, gdzie obecnie pracuję.

Po dokładnym zapoznaniu się z życiorysem kandydata, komisja przystępuje do krótkiego egzaminu z wiadomości o Polsce i Świecie Współczesnym oraz z wiadomości o lotnictwie.

Z odpowiedzi na zadawane pytania widać od razu, że kol. Lucjan jest uświadomionym ZMP-owcem. Zagadnienia polityczne zna doskonale. Zna również historię Ludowego Lotnictwa Polskiego. Odpowiada śmiało i pewnie. Jeżeli okaże się, że stan jego zdrowia odpowiada wymaganiom, stawianym pilotom, zostanie zakwalifikowany na szkolenie. Zasługuje w pełni na przyjęcie w szeregi lotnictwa.

W lotnictwie potrzebni są ludzie twardzi, silnego charakteru, wytrwali, którzy wiedzą czego chcą i czego od nich się żąda. Tylko tacy będą mogli spełnić powierzone im zadania — będą mogli w przyszłości wychowywać nowe kadry lotników Ludowej Polski.

Wszystkim zakwalifikowanym kandydatom życzymy pomyślnego przebiegu badań w „Cebuli".

JADWIGA SARNOCIŃSKA

Z FRONTU WALKI O PLAN

Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego ogłosiła komunikat o zwycięskim wykonaniu narodowego planu rozwoju naszej gospodarki w roku 1951. Znacie go zapewne z gazet, toteż nie będziemy powtarzać jego treści. Zwróćmy jednak uwagę na to, co dla nas jest w tym komunikacie najważniejsze, co nas najżywiej obchodzi.

W roku 1951 oddano do użytku 135 obiektów przemysłowych 99 tysięcy izb mieszkalnych. Już te dwie liczby świadczą bardzo wyraźnie, że równocześnie z szybkim rozwojem przemysłu w naszym kraju, wzrasta dobrobyt ludzi pracy. Sami zresztą wiecie o tym dobrze: nie ma na pewno ani jednego zakątka w Polsce, w którym nie zmieniałoby się coś na lepsze, na nowe.

Komunikat mówi o tym, że siła naszego ludowego państwa rośnie stale i nieprzerwanie. Dzięki wysiłkowi klasy robotniczej oraz dzięki wprowadzeniu do przemysłu nowej techniki — plan produkcji przemysłowej został wykonany w 100,8 procentach.

Wartość produkcji przemysłowej w roku ubiegłym wzrosła w porównaniu z rokiem 1950 o 24,4 procent.

Plan wykonały również przedsiębiorstwa komunikacyjne, handlowe, a także nastąpił planowy rozwój sieci bibliotek i szkół, szpitali i żłobków.

Te wspaniałe osiągnięcia nie mogą nam jednak przesłaniać faktu, że w niektórych gałęziach naszej gospodarki plan nie został wykonany. Między innymi nie wykonały planu przedsiębiorstwa przemysłowe, podległe Ministerstwu Transportu Drogowego i Lotniczego.

Koledzy zetempowcy z tych zakładów powinni postawić sobie jako punkt osobistego honoru i ambicji zaciętą, upartą i wytrwałą, aż do zwycięstwa walkę o wykonanie planu.

Komunikat PKPG utwierdził nas jeszcze raz w niezłomnym przekonaniu, że w naszej dążącej do socjalizmu Ojczyźnie życie staje się z każdym dniem piękniejsze i lepsze. Trudności są, to prawda i będzie ich jeszcze niemało. Ale w walce z trudnościami uczymy się wspaniałych cech, niezbędnych dla świadomych i ofiarnych budowniczych socjalizmu: wytrwałości i uporu, świadomości i woli zwycięstwa.

Naprzód, koledzy lotnicy, do walki o zwycięskie wykonanie zadań III-ciego roku naszej Lotniczej Sześciolatki.

LUDZIE CWL-u WZMAGAJĄ TEMPO PRACY

W Centrum Wyszkolenia Lotniczego LL odbyła się odprawa całego personelu, na której dokonano przeglądu pracy w roku 1951.

Personel latający, techniczny i administracyjny CWL w zrozumieniu ważności wykonywanej przez niego pracy, świadomy zadań, które ma do wypełnienia w 3 roku Planu Sześcioletniego, zobowiązał się do maksymalnego wysiłku nad urzeczywistnieniem tych zadań.

Biorąc pod uwagę konieczność jak największej oszczędności pieniędzy, materiałów pędnych oraz resursów, kadra CWL dla uczczenia 10-lecia powstania PPR podjęła następujące zobowiązania:

Personel latający — zbierze 17 ton złomu i uzyskane ze sprzedaży złomu pieniądze użyje na zakup materiałów potrzebnych do wykonania pomocy naukowych, które zostaną wykonane we własnym zakresie. Do czasu rozpoczęcia kursu instruktorskiego kadra CWL przygotuje należycie sale wykładowe i pomieszczenia dla członków kursu.

Mechanik Jasiński zobowiązał się zabezpieczyć stałą obsługę akumulatorni, by w czasie lotów nocnych nie było nigdy przestoju z powodu braku akumulatorów.

Mechanik Bazylewski i administrator Suchecki, w celu zaoszczędzenia pieniędzy, zobowiązali się uruchomić pralnię i magiel elektryczny dla celów szkoły, dając przez to około 1.000 zł oszczędności miesięcznie.

Personel administracyjny i kuchenny zobowiązał się podnieść wydajność swej pracy, zabezpieczyć wysokość kaloryczności posiłków, dobrą obsługę i terminowość wydawania.

Kierowca Wróbel i majster Flakowski zobowiązali się przeszkolić grupę 5-ciu ludzi na kierowców do końca lutego.

Instruktor Szymczak wraz z mechanikiem Bazylewskim założą brygadę zetempowską, zobowiązując się do jak najszybszej eksploatacji sprzętu, tak by po wypracowaniu resursu samolot oddając do remontu zdać w jak najlepszym stanie. Równocześnie wzywają do organizowania brygad zetempowskich w składzie pilot-mechanik.

OŚRODEK PROPAGANDOWY W PSZCZYNIE DOBRZE PRACUJE

Otwarty w Pszczynie przed kilkoma miesiącami ośrodek propagandowy Ligi Lotniczej może już poszczycić się poważnymi osiągnięciami.

Instruktorzy z ośrodka przy współudziale miejscowych aktywistów LL zorganizowali 17 kół Ligi Lotniczej liczących ponad 2 200 członków.

W ośrodku zorganizowano Kurs Wstępnych Wiadomości Lotniczych, który ukończyło 80 słuchaczów.

W dniu 15 stycznia uruchomiono przy ośrodku modelarnię lotniczą, do której zgłosiło się 20 modelarzy.

Z uznaniem należy podkreślić, że ośrodek propagandowy Ligi Lotniczej w Pszczynie dobrze spełnia swoje zadania propagatora lotnictwa wśród miejscowego społeczeństwa.

A. Czachor

JAK SPADOCHRONIARZE LUBELSCY WITALI NOWY ROK

Dzień 1 stycznia 1952 r., nie wyglądał dość powabnie. Wydawało się, że pogoda nadaje się jedynie do spania po zabawie sylwestrowej, a nie do skoków. Przypuszczenia te potwierdzał zresztą komunikat meteo.

Mimo wszystko, postanowiliśmy odbyć normalny trening. Około godziny 10.30 załadowany po brzegi samochód „ligowy" wyruszył na lotnisko. Mimo normalnego zjawiska, jakim jest trening spadochronowy, nastrój był bardziej uroczysty niż zwykle: witamy przecież skokami Nowy Rok.

Tylko ta pogoda.

Na szczęście oblot wykazał, że wcale tak źle nie jest. Można skakać. Pierwszym z grupy, który w 1952 r. rozpoczął skoki w naszym S.O.T. był młody instruktor spadochronowy, Zbyszek Chandze. Po Zbyszku skakali pozostali. Zosia Wysocka wykonała w tym dniu swój trzynasty skok. Wszystko szło bardzo ładnie.

Pogoda jednak nie utrzymała się długo. Znowu zaczęło padać, tak że 2 kolegów będących ostatnimi na liście treningu, wracało z lotniska nie wykonawszy skoków. Mimo to humor był wspaniały. Zdaje mi się, że najbardziej zadowoleni byli: kierownik wyszkolenia, który w tym dniu zrzucał skoczków i instruktor spadochronowy prowadzący w dniu 1 stycznia trening. Tak rozpoczęliśmy 1952 r.

Będziemy się starać, by żaden z 365 dni roku nie był zmarnowany.

Pelagia Pietrzak

WYSTAWA MODELARSKA W WĄBRZEŹNIE

Koło Ligi Lotniczej w Wąbrzeźnie w nowowyremontowanym lokalu zorganizowało wystawę modelarską, która cieszy się dużym powodzeniem wśród miejscowego społeczeństwa?

Do najaktywniejszych członków Koła, którego staraniem zorganizowano wystawę należą: Joachim Olkowski i Henryk Reich.

Władysław Styczyński

JAKOWLEW I JEGO KONSTRUKCJE



Górnopłatowiec konstrukcji Jakowlewa AIR-5 (N-5).

Aleksander Sergiejewicz Jakowlew urodził się w 1908 r. w Moskwie. Mając lat siedem zetknął się pierwszy raz z lotnictwem. Był to pokaz samolotu na polu Chodyńskim w Moskwie. Nic jeszcze nie wskazywało na to, że Jakowlew zostanie słynnym konstruktorem lotniczym. Pragnął bowiem pójść w ślady swego stryja i zostać budowniczym kolei żelaznych. Jak każdy chłopiec w tym wieku posiadał zamiłowanie do majsterkowania. Gdy wstąpił do gimnazjum mając lat dziesięć jego zainteresowanie skierowało się ku matematyce i kreśleniom technicznym. I tutaj nie zaniedbał swojego majsterkowania. Próbował wykonać „perpetum mobile", robił modele parowozów, wagonów, mostów. Po pewnym czasie zajął się radiotechniką. W tym właśnie okresie wpadła mu do ręki książka z opisem szybowca. Natychmiast zabrał się do jego budowy. Model był wykonany z listewek drewnianych, kryty papierem i miał rozpiętość 2 m. Z powodu jego dużych rozmiarów próba lotu odbywała się w szkolnej sali gimnastycznej.

Szybowiec przeleciał 15 metrów.

Od tej chwili Jakowlew zaczął się bardziej interesować lotnictwem. Jego przykład pociągnął i kolegów. Wszyscy zabrali się do budowania modeli.

W 1923 r. gdy chodził do ostatniej klasy, założył kółko lotnicze, które znalazło kadłub starego myśliwca. Na nim właśnie młody Jakowlew zapoznał się po raz pierwszy z konstrukcją prawdziwego samolotu.

Mając lat siedemnaście zwrócił się do konstruktora rosyjskiego samolotu, inż. Prochowszczyka z prośbą, aby pomógł mu wyszkolić się w lotnictwie. Pomoc ta niestety ograniczała się jedynie do zabrania go na lotnisko.

Przy pomocy lotnika Arceułowa Jakowlew zapoznał się z konstrukcją szybowca w WWA (Wojennaja Wozdusznaja Akademia: Lotnicza Akademia).

W roku 1925 zbudował wraz z konstruktorem Anoszczenko szybowiec na zawody w Kokteblu na Krymie.

Szybowiec ten był bardzo prymitywny, bez kabiny i bez podwozia. Pilot po prostu niósł go na sobie, a start następował przez rozbieg pilota. Niestety, pierwszy nieudany start spowodował rozbicie szybowca.

Korzyść, jaką wyniósł Jakowlew z tych zawodów, było bliższe zapoznanie się z konstrukcją szybowców.

Postanowił wtedy zbudować nowy szybowiec. Brakowało mu jednak wiedzy technicznej i zwrócił się do Sergiusza Iliuszyna, który mu wskazał drogę, jak ma się kształcić. Pomógł mu także znany aerodynamik Pysznow.

Wkrótce dostał się do szkoły technicznej. Tam wraz ze swoimi kolegami zbudował Jakowlew szybowiec, na którym startował w 1926 r. na zawodach na Krymie. Jako nagrodę otrzymał 200 rb. i dyplom.

Po tych zawodach został przyjęty do Akademii — początkowo jako robotnik w fabryce, potem jako mechanik w Laboratorium Silników.

Tam zaprojektował swój pierwszy samolot WWA-3 (N-1).

Był to dwumiejscowy dwupłat o rozpiętości 8,8 m i długości 7 m, o pow. nośnej 18 m, wyposażony w 45-cio konny silnik Cirrus. Projekt ten został wyróżniony i Jakowlew dostał fundusze na budowę swego samolotu.

1. V. 1927 — został wykonany pierwszy lot. Prototyp oblatywał pilot Piątkowski. Po próbach okazało się, że konstrukcja jest całkiem udana. Samolot rozwijał szybkość 150 km/godz i osiągał pułap 3.850 m.

Gdy Piątkowski zdobył rekord odległości i długotrwałości lotu, Jakowlew został przyjęty do Akademii już jako słuchacz.

Już na pierwszym roku studiów skonstruował mały dwupłatowiec na pływakach (N-2), który startował i wodował na rzece Moskwie.

W roku 1928/29 zaprojektował i zbudował samolot N-3, dwumiejscowy górnopłat z 60-cio konnym silnikiem Walter o rozpiętości 11,2 m długości 7 m i powierzchni nośnej 16,5 m kw. Na nim Jakowlew wykonał lot Moskwa — Mineralne Wody, co w owych czasach było nielada wyczynem dla samolotu sportowego. Samolot osiągnął szybkosc 145 km/godz i pułap 4.200 m. Jego ciężar w locie wynosił 590 kg.

Następnym samolotem był N-4 — który był dalszym rozwinięciem N-3. Różnił się on nieco od swego poprzednika wymiarami. Miał rozpiętość 11 m i długość 7,1 m. Powierzchnia nośna wynosiła tak jak u N-3 — 16,5 m kw., ciężar wzrósł do 630 kg. Szybkość jaką rozwijał N-4 dochodziła do 150 km/godz.

W lutym 1931 roku Jakowlew kończy Akademię i zostaje przydzielony do jednej z wytwórni lotniczych.

Tam wyprodukowano jego następny samolot N-5 — 5-cio osobowy samolot pasażerski. Miał on rozpiętość 12,8 m, długość 8 m, powierzchnię nośną 23 m kw.

Samolot N-6 jest wersją poprzedniego, różniącą się silnikiem. Ma on mianowicie silnik M-11 o mocy 100 KM i zabiera trzech ludzi.

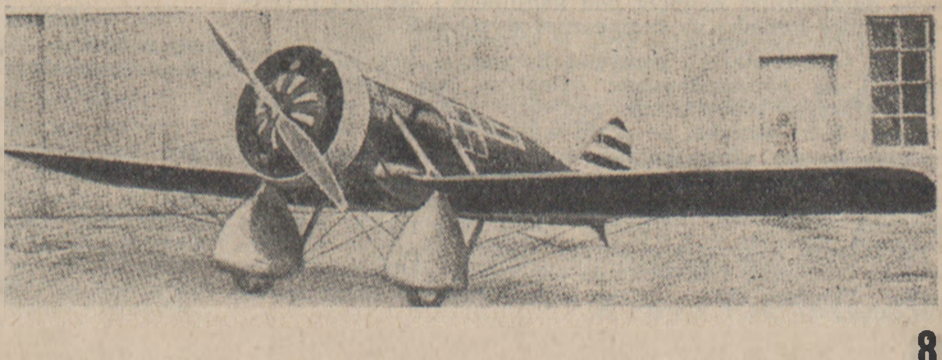
W roku 1932 został wykonany 2-miejscowy szybki samolot sportowy Jakowlewa, N-7 z silnikiem M-22 o mocy 480 KM. Jego rozpiętość wynosiła 11 m, długość 7,5 m., pow. nośna 17,5 m kw. Szybkość teoretyczna miała wynosić 320 km/godz. W praktyce okazało się, że dochodzi do 330 km/godz.

Na początku roku 1933, gdy maszynę oblatywał pilot Piątkowski w czasie jednego z lotów urwała się lotka.

(c. d. n.)

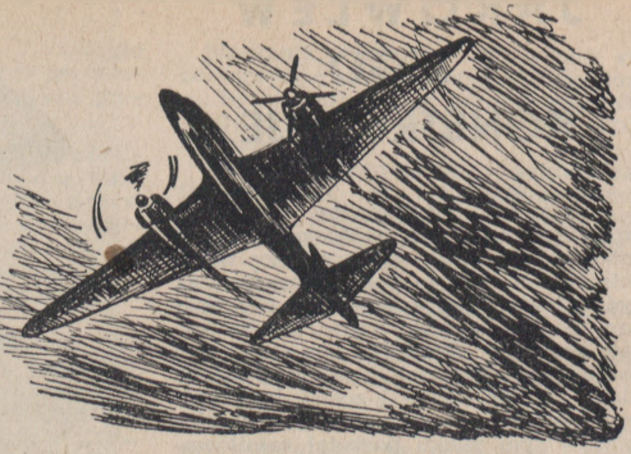
K. BUDZIŃSKI

Sportowy dolnopłat Jakowlewa AIR-7 (N-7)



START O 3^{30}

(c. d. z nr. 5)



— Życzę wam powodzenia, kapitanie — rzekł komendant ściskając dłoń Sergiejowi.

— Nie zawiedziemy waszego zaufania, towarzyszu komendancie — odparł Sergiej opuszczając gabinet.

Krótko przed drugą w ciemnym dotychczas hangarze zabłysły światła i rozległy się głosy grupy mechaników czyniących ostatnie przygotowania przed lotem.

Sprawdzono zapas paliwa i ilość smarów. Bezgłośnie rozsunęły się elektrycznie napędzane drzwi hangaru. Do wnętrza wpadł mroźny powiew wiatru wnosząc ze sobą tuman śnieżnego pyłu.

Ciężki lot będą mieli nasi chłopcy — rzekł starszy mechanik Dimczenko.

Podjechał ciągnik, bezwładna masa samolotu drgnęła, i powoli maszyna wysunęła się z hangaru. Przystawiono do niej dwa pękate kształty piecyków ropnych i już po chwili ciepłe powietrze poczęło opływać silniki. W międzyczasie dokonano załadunku zasobników z żywnością i sprzętem ratunkowym przeznaczonym dla rozbitków.

Po ogrzaniu silników, szybko i sprawnie miejsce piecyków zajęły akumulatory startowe, służące do napędu rozruszników. Do kabiny pilotów wszedł Dimczenko. Jak gdyby wahając się łopaty śmigła lewego silnika wykonały kilka obrotów, z rur wydechowych buchnął kłąb dymu i po chwili poszum wiatru zmieszał się z odgłosem pracującego na wolnych obrotach silnika. Prawy silnik zaskoczył również bez trudu, ukazując u wylotu rur wydechowych długie języki płomieni. Dimczenko grzał silniki na półgazie, co pewien czas zmieniając skok śmigieł dla sprawdzenia mechanizmu. Krótko po trzeciej zjawiła się załoga i zajęła swoje miejsca w kabinie. Alosza jak zwykle żartował wyśmiewając się z ociężałych postaci kolegów ubranych w grube futrzane kombinezony.

— Wyglądamy jak cztery niedźwiadki. Obawiam się, że nasz samolot nie oderwie się od ziemi, bo Wołodia zabrał znowu zapas żywności dla całego pułku. Usunięto podstawki spod kół i Sergiej wykołował. Zabłysły paciorki różnokolorowych świateł oznaczających kierunek startu i przeszkody wokół lotniska. Sergiej zawrócił pod wiatr i zatrzymał maszynę na początku drogi startowej.

— Gotowi?...

— Gotowi... — padła odpowiedź załogi.

— Halo! Halo!... tu 24, prosimy o start... — zapytał Sergiej radiostacji lotniskowej.

— Halo! Halo! tu kontrola, zaskrzeczał głos w słuchawkach — możecie startować,... możecie startować.

Sergiej dał płynnie pełen gaz, ryk silników spotężniał i nr 24 ruszył do przodu wymiatając spod ogona chmury śnieżnego pyłu. Samolot uniósł ogon i powoli zaczął nabierać pędu. Z zastraszającą szybkością zbliżały się światła ograniczające drogę startową. Za nimi czaiła się ciemność pełna nieznanych przeszkód. Przeciążona dodatkowym paliwem maszyna z trudem oderwała się od ziemi. Rozpędzone koła musnęły jeszcze kilka zasp świeżo nawianego śniegu, czerwone ograniczniki mignęły pod kadłubem i samolot przeleciał granicę lotniska na bezpiecznej wysokości.

No, to był start!... pomyślał Sergiej — tak jak kiedyś dawniej na bombardowanie odległych baz nieprzyjacielskich. Maszyna schowawszy podwozie nabierała wysokości w kręgu koło lotniska, po czym wyszła na trasę. Wiatr był czołowo boczny. Jego porywy to słabły, to wzmagały się, starając się zepchnąć samolot z obranej drogi. Sergiej postanowił wyjść ponad pułap, wiedząc, że rzucania będą tam mniejsze. Alosza co piętnaście minut nawiązywał kontakt z radiostacją macierzystą. Zwały chmur pozostały głęboko w dole. Nad nimi rozpościerała się usłana gwiazdami czerń nieba. Pomiary ostro Miszy potwierdzały w pełni radionawigację. W ogrzanej spalinami kabinie samolotu było ciepło i dziwnie jakoś bezpiecznie. Kadłub przebiegały miarowo wibracje od niczym nie zakłóconego biegu silników. W ciemności jasną zielenią jarzyły się naświetlane specjalną lampką fosforyzujące wskazówki przyrządów pokładowych. Ciśnienie smaru, ładowania, temperatura — normalne.

— Silniki pracują bez zarzutu — z zadowoleniem pomyślał Wołodia.

Sekunda za sekundą płynął czas. Minuta za minutą przesuwały się wskazówki pokładowego zegara. Każda chwila oddalała ich coraz bardziej od bazy.

— Lecimy z prędkością 320 kilometrów na godzinę — podał Misza wynik obliczeń.

Spokojny przebieg lotu upodabniał go raczej do zadania treningowego. Nie wiadomo, co oczekiwać będzie ich tam dalej, przy końcu trasy. Komunikat meteo przewidywał ciągłe pogarszanie się pogody. Lecieli prowadząc samolot według sygnału radiolatarni 72. Natężenie jej sygnałów było coraz to większe, co świadczyło o tym, że się do niej zbliżają. W pewnej chwili mieczyk wskaźnika radiopółkompasu zadrgał silniej i przeskoczył w drugie krańcowe położenie.

— Minęliśmy punkt 72, wchodzimy nad otwarte morze — zawołał Misza.

Jednocześnie coś zaczęło się psuć w powietrzu. Pokrycie pod nimi zgęstniało, luki w chmurach stały się coraz rzadsze i wreszcie znikły zupełnie. Dziwnie jakoś pogorszyła się łączność radiowa z bazą. Słowa przychodziły zniekształcone i poprzekręcane. Co chwila gwałtowne trzaski głuszyły wszystko. Na niebie pełzały niezwykłe jakieś ogniki, które wnet przybrały na sile tak, że cała północna część nieba drgała w fioletowo-zielonych promieniach.

— Mamy do czynienia z silnym zjawiskiem zorzy polarnej — zawołał Alosza — łączność radiowa jest niemożliwa.

Upłynęła już trzecia godzina od chwili startu, gdy wiatr ze zdwojoną wściekłością przypuścił szturm do samolotu. Porywy wiatru niby tarany uderzały w skrzydła maszyny usiłując wytrącić ją z równowagi. Sergiej niezmordowanie parował jego ciosy pełnymi wychyleniami sterów, nie bacząc na to, że maszyną miota to w dół to do góry jak piórkiem.

Śmigła raz z bezsilną wściekłością przecinały próżnię, to znów wrzynały się w nowe masy powietrza zgęstniałe od pędu. Po dłuższej chwili lotu w tych burzliwych warunkach weszli na wysokości 1200 metrów niespodziewanie w chmury. Było tam nieco spokojniej.

— Dogoniliśmy front, który minął naszą bazę wczoraj po południu — pomyślał Sergiej — należy się spodziewać zamieci śnieżnych.

Jakby na potwierdzenie jego przypuszczeń z początku z rzadka, później coraz częściej poczęły sypać płatki śniegu. Sergiej skupił się jeszcze bardziej nad ślepym pilotażem i bacznie obserwował przyrządy. Było wyjątkowo ciepło, co napawało go niepokojem. Termometr powietrza zewnętrznego wskazywał temperaturę zaledwie — 8 stopni. Sergiej zdawał sobie sprawę, że za chwilę wystąpi oblodzenie. Wiedział dobrze czym to grozi. Czuł odpowiedzialność za losy samolotu i załogi, ale z drugiej strony znał wagę zada-

nia, które mu zostało powierzone i dlatego postanowił je za wszelką cenę wykonać, oddalając od siebie każdą myśl o zawróceniu z drogi.

Na krawędziach natarcia i łopatach śmigieł zaczął osadzać się lód. Sergiej włączył instalację lodochronową i zmieniał co chwilę skok śmigieł, schodząc jednocześnie w dół. Mimo tych zabiegów warstwa lodu narastała gwałtownie, a samolot stawał się niesterowny i ociężały. Całe szczęście — na wysokości około 300 metrów wyszli ze strefy oblodzenia, zanim warstwa lodu osiągnęła grubość krytyczną.

Tymczasem dniało. Otaczające ich chmury zmieniły kolor na szary.

— Już jest jasno — powiedział Misza. Za pół godziny powinniśmy się znaleźć w rejonie gdzie ostatnio namierzono pozycję rozbitków. Musimy się starać zejść jak najniżej, aby nawiązać kontakt wzrokowy z ziemią.

Alosza bezskutecznie próbował porozumieć się z którąś z radiostacji Rybackiej Flotylli Polarno-Morskiej, względnie z którąś ze stacji lotniskowych.

W tych warunkach wykonanie przez nich zadania stawało się problematyczne. Nie mogąc prowadzić dokładnej nawigacji nie wiedzieli czy znajdują się już w strefie poszukiwań, czy też wiatr nie zniósł ich gdzieś w bok o 50 czy 100 kilometrów.

Sergiej włączył wysokościomierz radiowy i wytężywszy wzrok rozpoczął schodzenie. 200, 150, 120, 100 metrów, jeszcze niżej. Wreszcie na 50 metrach wypadli z obłoków i oczom ich ukazał się beznadziejny w swojej monotonii obraz pól lodowych.

Jak okiem sięgnąć nic tylko kry lodowe. Jedne z nich wypchnięte potężną siłą jedna na drugą, niektóre spiętrzone w dziwaczne piramidy.

Wskazówka zegara pokładowego minęła godzinę 7 i 30 minut.

— To gdzieś tu — zawołał Misza. — Mamy zapas paliwa na dwie godziny poszukiwań. Musimy ich w tym czasie odnaleźć.

Skupiona nad radioodbiornikiem twarz Aloszy stężała jeszcze bardziej w uwadze. Od dłuższej chwili próbował on usłyszeć stacyjkę nadawczą rozbitków, ale na razie bez powodzenia. Nagle...

— Wołają nas!... Zaraz, zaraz... Tak, to oni!... Nawiążę z nimi łączność — krzyknął Alosza i znów skupił całą swą uwagę na odbiorze. Wykonał namiar, jeden i drugi i dyktował Sergiejowi:

— Kurs 135 stopni i uważajcie towarzyszu. Tamci donoszą, że sygnalizują rakietami.

Cztery pary oczu wytężyło się obserwując z napięciem okolicę. Niestety, lecieć musieli nisko i promień widzenia mieli bardzo ograniczony.

Po dłuższej chwili Alosza znowu porozumiał się z rozbitkami, którzy donosili, że samolot musiał minąć ich niedaleko, bo słyszeli go przez chwilę wyraźnie. Alosza nie mógł teraz dokładnie wykonać namiaru. Musieli znajdować się w bezpośredniej bliskości rozbitków. Sergiej pilotował samolot patrolując zygzakiem po dość znacznym obszarze. Kilka razy wydawało mu się, że widzi statek, ale gdy zawrócili w tamtą stronę, zawsze okazywało się, że to pomyłka.

Rozbitkowie meldowali, że samolot minął ich gdzieś niedaleko, ale nie mogli określić, z której strony się znajdował. Minęła godzina bezowocnych poszukiwań. Wśród załogi rosło zdenerwowanie. Upływał drogocenny czas. Wskazówki benzynomierzy nieubłaganie opadały, a oni szukali nadal bezskutecznie. Sergiej z rozpaczą zacisnął zęby:

— Czyżby będąc już tak blisko celu nie mielibyśmy go osiągnąć? Żeby chociaż ten pułap był trochę wyższy. Mamy jeszcze godzinę czasu, musimy ich odnaleźć — pomyślał z zawziętością.

Wtem... jakaś ciemna plama mignęła pod nimi. Sergiej wykonał ostry zwrot i...

— Tak to oni — jednocześnie z czterech piersi wyrwał się okrzyk radości. Spod zwałów lodu wystawały szczątki kutra. Na tafli lodowej obok, przysypany śniegiem, widniał namiot. Kilka czarnych postaci wymachując z podnieceniem rękoma uwijało się opodal. Sergiej wydał komendę:

— Przygotować się do zrzutu.

Tymczasem krążył bezpośrednio nad obozem. Gdy wszystko było gotowe, odszedł nieco dalej, zawrócił pod wiatr, zmniejszył szybkość, opuścił klapy i na zredukowanym gazie schodził nad namiot. Zasobniki upadły tuż obok ludzi. Spadochrony otwarły się nad samą ziemią.

— Gotowe — zawołał Alosza.

Sergiej dodał stopniowo gazu, gdy wtem... prawy silnik zachłysnął się, strzelił raz i drugi i znowu chwycił równy rytm pracy.

— Prawy silnik nawala — przemknęło błyskawicznie przez myśl Sergiejowi. Odruchowo wsunął pełny gaz i z uwagą obserwował przyrządy silnikowe. Nie wykazywały one żadnych odchyleń od normalnych warunków pracy. Sergiej momentalnie uzmysłowił sobie całe niebezpieczeństwo ich sytuacji na wypadek zawiedzenia jednego z silników. Opanował go chwilowo przestrach i rozpoczął rozumować.

— Od bazy dzieli nas przeszło 1200 kilometrów. Od lądu stałego niewiele mniej. Lot na jednym silniku na takiej przestrzeni miał małe szanse powodzenia. Z drugiej strony przymusowe lądowanie w okolicy kutra musiałoby zakończyć się rozbiciem samolotu na zwałach lodu.

Sergiej ustawił maszynę według żyrokompasu na kurs do bazy i leciał dalej spokojnie na wysokości na jaką pozwalał mu niski pułap. Rozbitkowie dziękowali tymczasem za zrzut i dzielili się przez radio nadzieją, że najdalej za tydzień któryś z lodołamaczy przyjdzie im z pomocą.

Sergiej po chwili uspokoił się zupełnie. Poprzednie zakrztuszenie się silnika wydało się mu czymś nierealnym Zastanawiał się nawet przez chwilę czy nie było ono wytworem jego imaginacji, wynikiem zmęczenia. Upłynęło dalszych 15 minut lotu. Pogoda ku radości całej załogi coraz bardziej poprawiała się. Nastrój stawał się coraz to weselszy w miarę jak płynęły minuty, a wraz z nimi skracała się odległość dzieląca ich od bazy.

Wtem — prawy silnik znów zmienił ton i zaczął pracować nieregularnie. Po chwili zdał całkowicie obroty, a z gondoli silnikowej ciągnąć się zaczęła strużka dymu. Sergiej włączył automatyczne gaśnice, zamknął dopływ paliwa do prawego silnika, ustawiając jednocześnie skok śmigła w chorągiewkę. Smużka dymu stała się coraz cieńsza i w końcu znikła zupełnie. Maszyna bez obciążenia, z prawie wypróżnionymi zbiornikami leciała dalej nie tracąc wysokości. Gruba poprzednio warstwa lodu odpadała z krawędzi natarcia, tak że obciążenie szkodliwe zmalało.

Połowę drogi do bazy mieli już poza sobą. — Czy lewy silnik zdoła wytrzymać tak długi czas pracy na zwiększonych obrotach? Sergiejowi znane były z czasów wojny wypadki kiedy jego koledzy mając postrzelane silniki wracali mimo to na swoje lotniska z większych jeszcze odległości. Szybkość płatowca na jednym silniku znacznie zmalała. Minuty dłużyły się nieskończenie, kwadranse wydawały się być godzinami. Stopniowo jednak zbliżali się do celu.

Sergiej wsłuchiwał się w głos pozostałego silnika. Ten grał jednak równym basem, wyrzucając z czarnych czeluści cylindrów gorący oddech spalin.

Alosza nareszcie nawiązał kontakt radiowy z lotniskiem macierzystym. Tamci byli zaniepokojeni tak długim milczeniem radiostacji samolotu. Pytali z zaciekawieniem o rezultaty wyprawy i rozpoczęli czynić namiary radiowe śledząc drogę samolotu na mapie. Jeszcze 50, 40, 30 kilometrów. Już znajome okolice i nareszcie, równy prostokąt lotniska z szarymi blokami hangarów. Dwudziestkaczwórka gładko przytarła kołami do powierzchni lotniska, rozpylając srebrzyste fontanny śniegu. Dobieg zakończył się w połowie drogi startowej.

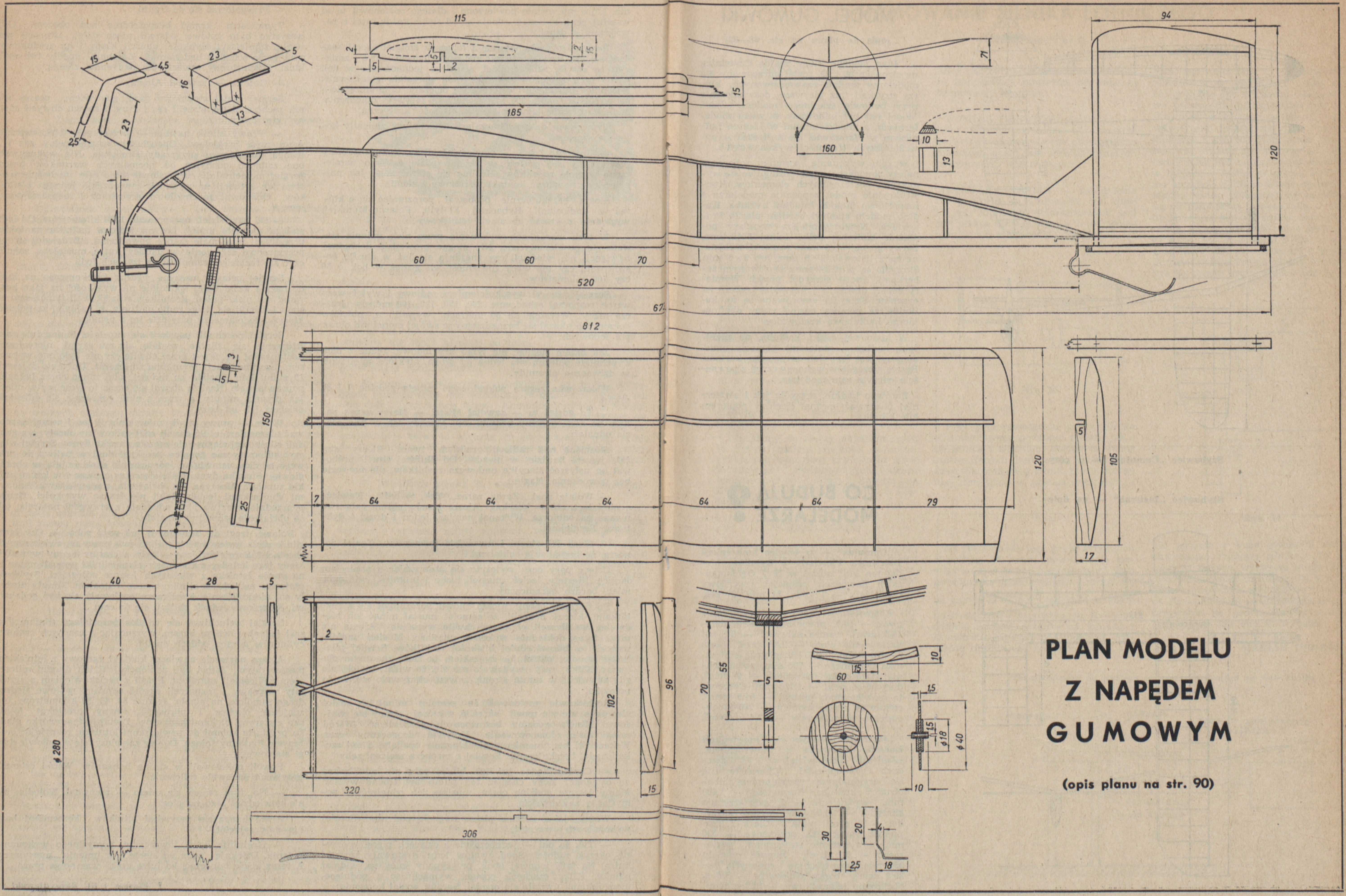
Powoli pokołowali w stronę hangarów. Wśród czterech przyjaciół panowało milczenie.

— No, tym razem się udało — pomyślał Wołodia, ale nie powiedział tego na głos.

Przed hangarem przywitał lotników komendant bazy i grono przyjaciół.

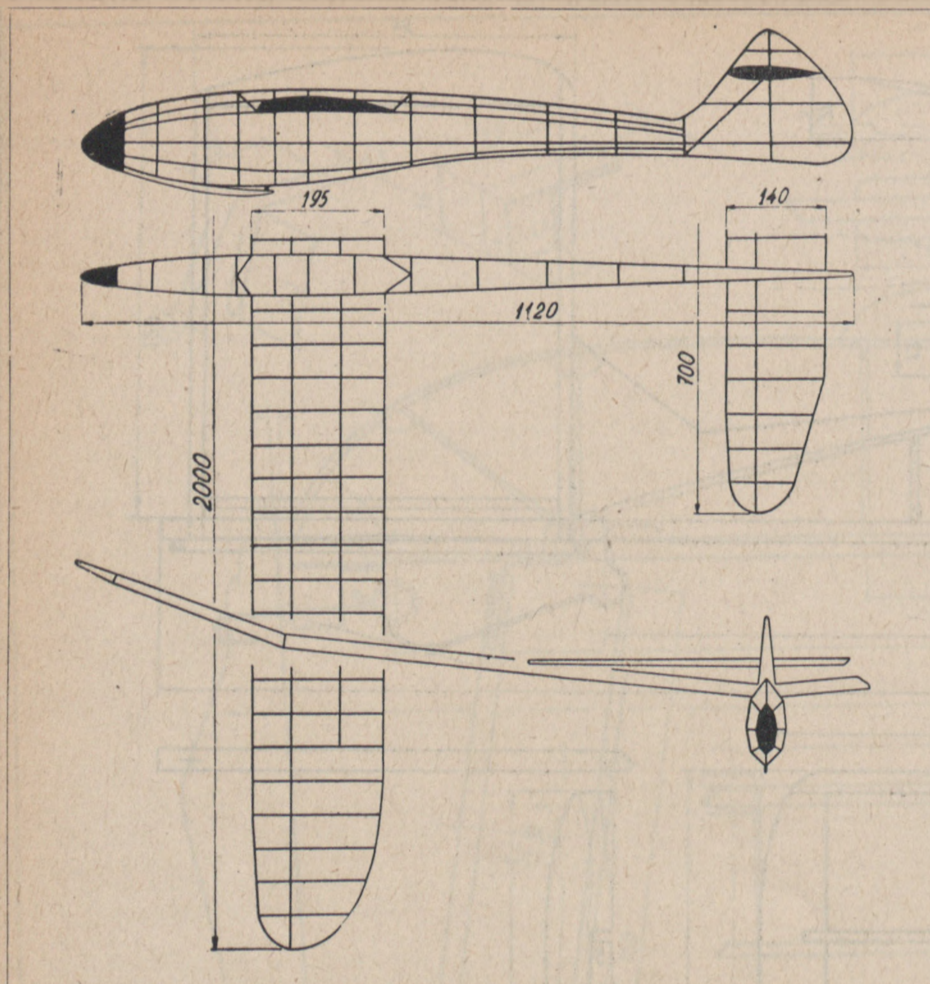
— Gratuluję wam, towarzysze, pomyślnego wykonania zadania. Dziękuję wam od siebie i w imieniu marynarzy. A teraz idźcie odpocząć, bo jutro czeka was nowa praca.

J. Figwer i St. Skrzydlewski



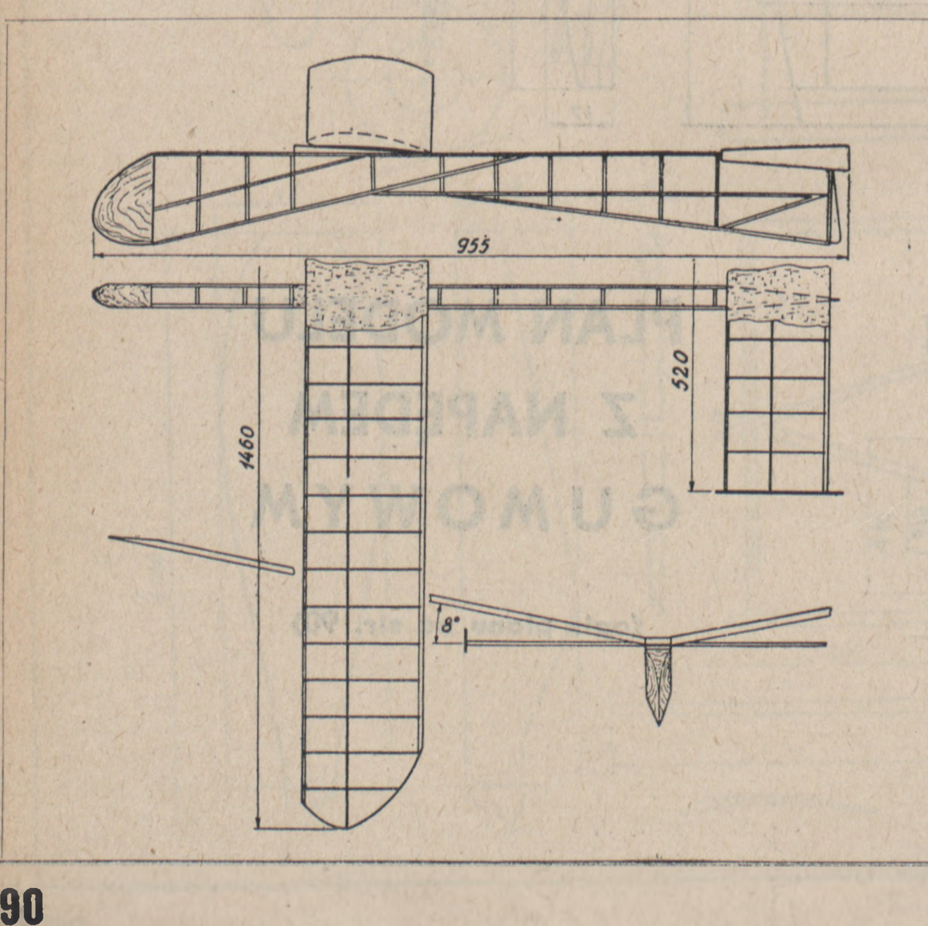
PLAN MODELU Z NAPĘDEM GUMOWYM

(opis planu na str. 90)



Szybowiec „Cumulus“ — u góry

Szybowiec „Jastrząb“ — na dole



MODEL GUMÓWKI

(opis do planu na str. 88—89)

Plan modelu, który znajdą Czytelnicy na stronach 88 i 89, został opracowany dla modelarzy średnio-zaawansowanych, którzy uzyskali już pierwsze doświadczenia przy budowie szkolnego modelu „Żak“. Model ten był budowany w wielu modelarniach, a między innymi w Liceum Lotniczym w Warszawie, nie nastręczając poważniejszych trudności wykonawczych.

W celu wykonania rysunku roboczego należy powiększyć plan, posługując się wymiarami poszczególnych elementów. Konstrukcyjnie model zapoznaje modelarza z rozpórkową metodą budowy kadłuba. Kadłub modelu stanowi bowiem płaska kratownica. Najkorzystniejsze wymiary podłużnic kadłuba: belki dolnej 5×5 mm, listwy górnej 5×3 mm; rozpórki wykonane są z listewek 2×5 mm, lub 3×5 mm. Skrzydła są profilowane z ażurowanymi żeberkami. Profil skrzydeł płaski. Wymiary żeber, dźwigara i krawędzi podano na rysunku. Skrzydła umocowane są na kadłubie za pomocą pasma gumy obejmującego kadłubową kratownicę.

W końcowej części kadłuba, na przejściu: kadłub — statecznik pionowy umieszczony jest kawałek sztywnego kartonu. Resztę szczegółów wykonawczych z pewnością odczyta sam modelarz.

Zarówno kadłub, skrzydła jak i stateczniki pokrywać można cienkim popierem lub bibułką.

CO BUDUJĄ MODELARZE ?

„Cumulus“ — szybowiec konstrukcji Bolesława Pierchały z Rybnika. Model ten brał udział w XVI Ogólnopolskich Zawodach, osiągając rekordowy czasu lotu — 1 godz. 21 min. 27 sek.

Rozpiętość — 2 000 mm, wydłużenie płata — 10,8, powierzchnia skrzydeł— 45,5 dcm^2, wznios skrzydeł — 9^0, kąt nastawienia płata — 2,5^0, profil płata — Goettingen 301. Rozpiętość statecznika poziomego — 700 mm, powierzchnia statecznika poziomego — 9 dcm^2, długość modelu — 1 120 mm. Całkowita powierzchnia nośna — 54,5 dcm^2, całkowity ciężar modelu — 730 g, obciążenie jednostkowe — 13,4 g/dcm^2.

„Jastrząb“ — szybowiec konstrukcji Lucjana Pirowicza z Inowrocławia. „Jastrząb“ brał udział w XVI Zawodach Ogólnopolskich. Charakteryzuje się oryginalnym rozwiązaniem konstrukcji kadłuba. Rozpiętość — 1 460 mm, wydłużenie — 9, powierzchnia skrzydeł — 23,5 dcm^2, wznios skrzydeł — 8^0, profil płata — Clark-Y, rozpiętość statecznika poziomego — 520 mm, powierzchnie statecznika poziomego — 7,3 dcm^2, długość modelu 955 mm, powierzchnie całkowite — 30,8 dcm^2, ciężar całkowity — 500 g, obciążenie jednostkowe — 16,2 g/dcm^2.

HAMOWANIE SILNIKA LOTNICZEGO

(dokończenie z nr 5)

BADANIE SILNIKÓW STRUMIENIOWYCH

Badanie silników strumieniowych jest prostsze niż silników tłokowych. Nie musimy bowiem określać tutaj mocy za pomocą pomiaru momentu na wale silnika. Tym nie mniej nie można wcale powiedzieć, że badanie to jest całkiem łatwe, wymaga ono też specjalnych urządzeń i przyrządów pomiarowych.

Zanim przejdziemy do omówienia przebiegu próby, należy chwilę zatrzymać się nad zagadnieniem właściwej budowy stanowiska do badania silnika strumieniowego. Jedna z hamowni jest przedstawiona na rys. 20. Pomieszczenie dla przeprowadzających badania znajduje się w przodzie ponad silnikiem. Ma to dla nas duże znaczenie. Bowiem przy takim rozwiązaniu umieszczenia silnika i kabiny mamy zapewnioną dobrą widoczność i bezpieczeństwo, podczas przeprowadzania prób. Wszelkie przyrządy i dźwignie umieszczone są na specjalnym pulpicie, podobnie zresztą jak to było przy silnikach tłokowych. Hamownia silnika strumieniowego musi odbywać się z dala od pomieszczeń mieszkalnych ze względu na to, że hałas występujący przy pracy silnika jest bardzo duży.

Przejdźmy do rzeczy najciekawszych to jest do pomiaru wielkości charakteryzujących nam dany typ silnika strumieniowego. Podstawowymi takimi wielkościami są: 1. Ciąg. 2. Zużycie paliwa. 3. Temperatura. 4. Obroty. 5. Ciśnienie spalania.

POMIAR CIĄGU

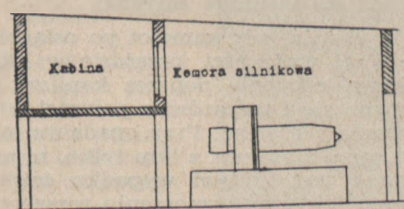
Niezbyt skomplikowanym a zarazem bardzo praktycznym sposobem pomiaru ciągu jest pomiar za pomocą urządzenia hydraulicznego, którego schemat widzimy na rysunku 21. Silnik jest umieszczony na specjalnym wózku mogącym poruszać się pod wpływem siły ciągu. Wózek oparty jest o tłoki poruszające się w specjalnych cylindrach. Pompa elektryczna utrzymuje ciągły obieg oleju. Ciśnienie panujące wewnątrz cylindrów równoważy ciąg silnika. W cylindrach tych znajdują się szczeliny (A) od których przesłonięcia zależy wielkość ciśnienia. Jeśli np. tłok odsłoni nieco szczelinę (A) następuje to przy zmniejszeniu się ciągu (wówczas ciśnienie wewnątrz cylindrów maleje. Przy zwiększaniu ciągu mamy zjawisko odwrotne. Ciśnienie to odprowadzamy do manometru, który jest wyskalowany w kg ciągu silnika.

POMIAR ZUŻYCIA PALIWA, przeprowadza się w sposób opisany w numerze 3 SiM-u, gdzie była mowa o silnikach tłokowych.

POMIAR TEMPERATURY. Pomiarów tych dokonuje się za turbiną oraz przed i za sprężarką. Jeśli chodzi o pomiar temperatur w komorach spalania przed i za turbiną, to stosujemy tutaj tak zwane termopary. Do pomiaru temperatury powietrza używane są termometry oporowe.

POMIAR OBROTÓW. Stosowane są tutaj różnego systemu obrotomierze począwszy od normalnego obrotomierza lotniczego, aż do dość skomplikowanych obrotomierzy elektrycznych.

POMIAR CIŚNIEŃ — zagadnienie nie panujące w silniku nie jest duże to przy silnikach strumieniowych jest jest proste. Ze względu na to, że ciśniestosuje się manometry rtęciowe.

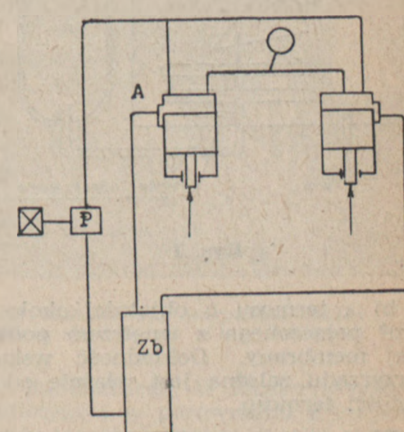


Rys. 20

Przy przeprowadzeniu próby silnika strumieniowego podobnie zresztą jak i po próbie z silnikiem tłokowym mamy szereg danych liczbowych charakteryzujących nam dany silnik, który zazwyczaj ujmujemy w postaci wykresów.

×

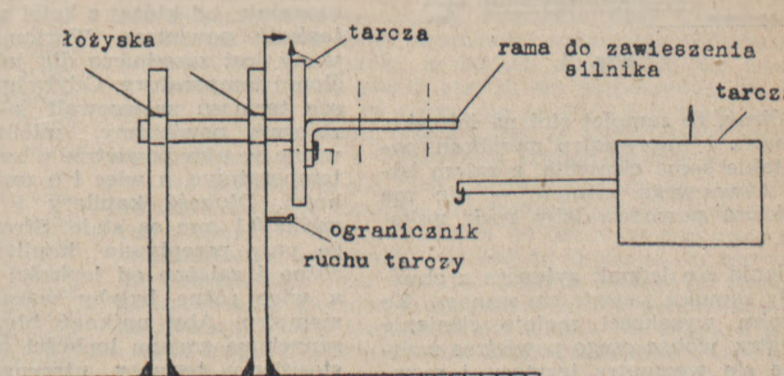
Na zakończenie tego cyklu artykułów chciałbym Ci rzucić pewną myśl tak, abyś mógł dokonać pomiaru mocy Twego silniczka modelarskiego. Oprzyj się na wzorze $M = 716,2 \frac{N}{n}$ (gdzie M- moment na wale, 716,2 - współczynnik, N — moc silnika, n- ilość obrotów na minutę) i skonstruuj stoisko do pomiaru momentu obrotowego na wale twego silnika. Dla ułatwienia Ci zadania podajemy szkic, w jaki sposób mniej więcej powinno ono wyglądać. Do podstawy prostopadle przyspawano dwa płaskowniki, w których w górnej części wywiercono otwór na małe łożyska kulkowe, z których jedno musi być oporowe. Wałek na którym umieścisz tarczę musi być zamontowany na wcisk w łożyska. Tarcza w górnej swej osi ma strzałkę, która w stanie spoczynku silnika winna pokrywać się ze strzałką na pierwszym płaskowniku. Z boku do tarczy za pomocą śrubek doczepiono ramię, którego długość sobie wyliczysz ze wzoru M=P. a (gdzie P-siła, a -długość ramienia). Do tarczy tej z przodu przymocuj łoże Twego silnika (może to być po prostu gruba blacha odpowiednio wygięta z 4-ma otworami na uchwycenie obudowy silnika). By nie mieć za dużych wychyleń tarczy zrób dwa ograniczniki ruchu tarczy. Wychylenie tarczy może wynosić do 15 stopni. Po wykonaniu swego stoiska możesz przystąpić do pomiaru mocy silnika. Napisz nam jak ona Ci wypadła.



Rys. 21

MARIAN DROŻDŻ

Schemat stoiska do pomiaru momentu obrotowego na wale silnika.



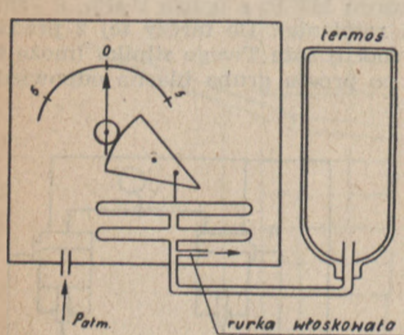
POZNAJEMY PRZYRZĄDY POKŁADOWE

(3) (Pierwszy artykuł z tego cyklu rozpoczęto w nr 4 SiM-u)

W poprzednich artykułach poznaliśmy sposoby pomiaru wysokości i szybkości samolotu. Dziś poznamy przyrząd zwany wariometrem, zadaniem którego jest mierzenie szybkości pionowej tj. szybkości wznoszenia i szybkości opadania samolotu. Gdy samolot opada — ciśnienie wzrasta; gdy wznosi się — ciśnienie maleje. Zjawisko to wykorzystujemy nie tylko w wysokościomierzu, ale i w wariometrze.

Zasadniczo wariometr składa się z dwóch części:

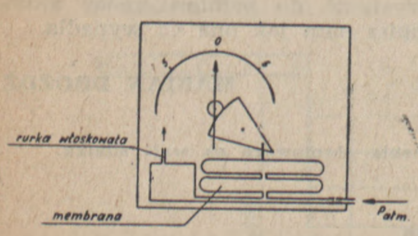
a) z mechanizmu przekazującego ugięcia membrany,



Rys. 1

b) z termosu o objętości około 450 cm³ połączonego z wnętrzem podwójnej membrany. Dokładność wskazań przyrządu zależna jest właśnie od objętości termosu.

We wnętrzu puszki panuje ciśnienie statyczne odpowiadające danej wysokości, na której znajduje się samolot. Membrany wariometru, znacznie czulsze niż w szybkościomierzu, czy wysokościomierzu są połączone z termosem, oraz poprzez przewód kapilarny w wnętrzu puszki przyrządu. A więc wewnątrz membran i termosu panuje również ciśnienie statyczne.



Rys. 2

Załóżmy, że samolot stoi na lotnisku. Wewnątrz i nazewnątrz membran panuje takie samo ciśnienie, a zatem istnieje równowaga ciśnień — nie ma siły, która powodowałaby ruch wskazówki.

Zmienia się jednak sytuacja z chwilą, gdy samolot zacznie się wznosić. Ze wzrostem wysokości maleje ciśnienie wewnątrz, wobec czego powietrze znajdujące się wewnątrz termosu i membran wypływa przez rurkę włoskowatą, zwaną kapilarą. Kapilara stawia duży opór przypływowi powietrza i opóźnia wyrównanie się ciśnienia wewnątrz i nazewnątrz membran. Jak widzimy, w czasie wznoszenia się samolotu nie istnieje równowaga ciśnień, a zatem powstaje siła powodująca ugięcie membrany i ruch wskazówki. Siła ta jest jednak bardzo mała, bowiem różnica ciśnień po obu stronach membrany jest znikoma. Dlatego w wariometrze stosujemy najprostsze mechanizmy, aby możliwie w jak największym stopniu usunąć tarcie przeciwstawiające się naszej i tak małej sile.

Ugięcie membrany zależne jest od szybkości wznoszenia się czy opadania. Czym większa szybkość wznoszenia tym większa różnica ciśnień, a zatem większe ugięcie membrany. Możemy więc wyskalować tarczę wariometru w metrach na sekundę (m/sek).

Z chwilą, gdy samolot po osiągnięciu pewnej wysokości, przejdzie w lot poziomy, ciśnienie poprzez kapilarę wyrówna się i wskazówka powróci do położenia zerowego. Przy opadaniu mamy to samo zjawisko, z tym tylko, że membrana jest w tym wypadku ściskana, a nie jak przy wznoszeniu rozszerzana. Dlatego wskazówka wariometru wychyla się w obie strony od położenia „O".

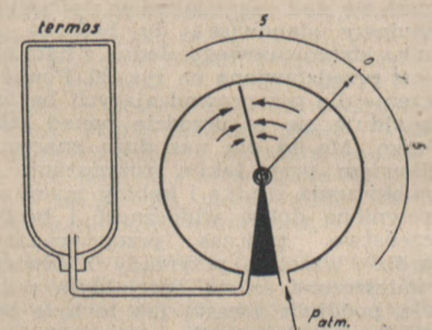
W zależności od wielkości zakresu wskazań dzielimy wariometry na szybowcowe z zakresem od ± 5 m/sek; dla samolotów szkolnych ± 15 m/sek; i dla szybkich samolotów ± 30 m/sek. Na nowoczesnych samolotach odrzutowych są montowane wariometry o zakresie wskazań do 150 m/sek.

Poniżej widzimy trzy rodzaje wariometrów — pracujących na tej samej zasadzie. Rys. Nr 1, 2, 3. W wariometrze skrzydełkowym rolę kapilary odgrywa bardzo mała szczelina, znajdująca się pomiędzy zewnętrznym korpusem a skrzydełkiem. Przy wznoszeniu po jednej stronie skrzydełka panuje większe ciśnienie, a więc skrzydełko zostanie przesunięte w stronę mniejszego ciśnienia, a wskazówka, która związana jest z ruchem skrzydełka wskaże nam szybkość opadania, czy wznoszenia. Wariometr skrzydełkowy jest wykonawczo bardzo trudny i w większości stosuje się wariometry membranowe.

Należy jeszcze wyjaśnić zadanie, jakie spełnia termos. Wraz ze zmianą wysokości zmienia się temperatura otoczenia, od której z kolei zależna jest lepkość powietrza. Wariometr skalowany jest zasadniczo dla jakiejś określonej temperatury. Gdybyśmy w miejsce termosu zastosowali jakiś zwykły zbiornik powietrzny, mielibyśmy zawarte w nim powietrze o zmniejszonej temperaturze, a więc i o zmiennej lepkości. Długość kapilary i jej otwór rzędu 0,1 mm są stałe. Straty jednakże przy przepływie kapilary byłyby różne i zależne od lepkości powietrza, a więc różne byłyby wskazania wariometru. Aby uniknąć błędów związanych ze zmianą lepkości powietrza— stosujemy termosy, utrzymujące nam stałą temperaturę powietrza w zbiorniku.

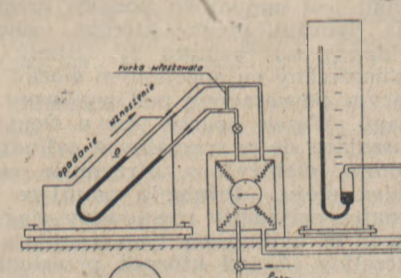
Jasne jest, że idealnych warunków nie jesteśmy w stanie uzyskać, ale odchyłki spowodowane zmianą temperatury otoczenia mieszczą się w granicach błędów dopuszczalnych.

Powiedzieliśmy, że straty w przepływie zależne są od lepkości powietrza i długości przewodu, wynika więc z tego, że kapilara musi mieć określoną, stałą długość. Musimy pamiętać, że w czasie remontu przyrządu, czy w czasie jego sprawdzania nie wolno nam zamieniać ani długości kapilary, ani objętości zespołu membrana-termos.



Rys. 3

Na rys. 4 widzimy schemat urządzenia do badania wariometrów. Badanie wariometrów przeprowadza się na wysokości 3 000 m. W tym celu z komory próżniowej, w której umieszczamy przyrząd wypompowujemy powietrze, tak by ciśnienie w niej odpowiadało wysokości 3 000 m. Z komorą próżniową połączone są obie strony ustawionego pod 45⁰ manometru wodnego w kształcie litery „U". Chcąc zbadać działanie przyrządu na wznoszenie z kranem 1 łączymy jedną stronę manometru z komorą przez kapilarę. Teraz



Rys. 4

rozpoczynamy proces wznoszenia, a więc nadal wysysamy z komory powietrze. Wskazania wariometru porównujemy ze wskazaniami manometru wodnego i notujemy jego różnice. Badanie przeprowadzamy na wznoszenie i na opadanie. Jeżeli odchyłki przekraczają dopuszczalne błędy, przyrząd oddajemy do naprawy. Jeżeli wszystko w porządku notujemy wyniki badań w książce eksploatacyjnej i montujemy na samolocie.

(cdn)

JAN SACHETTI

CHCESZ BYĆ LOTNIKIEM — DBAJ O SWOJE ZDROWIE

W całym kraju, w chwili obecnej trwają przyjęcia nowych kandydatów do szkolenia lotniczego.

Liga Lotnicza organizuje w bieżącym roku liczne kursy pilotażu szybowcowego, silnikowego i kursy spadochronowe. Do wszystkich Zarządów Okręgów Ligi Lotniczej napływają duże ilości zgłoszeń tych, którzy poprzez szkolenie lotnicze pragną zrealizować swoje marzenia. Dla wielu są to marzenia jeszcze z wczesnego dzieciństwa.

Komisje Kwalifikacyjne mają dużo do roboty z przeglądaniem wszystkich podań, sprawdzaniem koniecznych załączników. Zdarza się jednak, że kandydat nie odpowiada wymaganiom i niestety musi zrezygnować lub poczekać późniejszego terminu. Wśród tej liczby znajduje się duży procent kandydatów, u których komisja lekarska znalazła pewne usterki zdrowotne.

I tutaj dopiero rozpoczyna się tragedia młodych kandydatów i kandydatek. „Jakto? Czuję się zupełnie zdrowy, aż tu nagle z powodu niewidocznych zmian w nosie czy uchu mam już nigdy nie latać? Albo — trudniłem się modelarstwem od kilku lat, marzyłem o tej chwili, gdy zostanę skierowany do szkoły Ligi Lotniczej, aż tu nagle, mam według opinii lekarza słabe serce? Przecież czuję się zupełnie dobrze".

Takie lub podobne wypowiedzi słyszy się z ust tych wszystkich zawiedzionych, którym komisja lotniczo-lekarska powiedziała — nie.

Co robić, aby sprostać wymaganiom stawianym z punktu widzenia medycznego, a ściślej biorąc medycyny lotniczej? Aby odpowiedzieć na te pytania należy sobie przypomnieć, jak wygląda praca w powietrzu.

Latanie należy do dużych przyjemności, daje wiele zadowolenia osobistego i emocji , wyrabia hart i wolę jak żaden inny zawód lub też inna dziedzina sportu. Wystarczy tylko przypomnieć sławnych na całym świecie pilotów radzieckich. Na przykład Meresjewa z słynnej „Opowieści o prawdziwym człowieku" albo Walerego Czkałowa pierwszego Bohatera Związku Radzieckiego, wspaniały wzór najpiękniejszych cech lotnika-patrioty. Tak bowiem dzieje się iż w niektórych momentach latanie stwarza szczególne okoliczności, które wymagają od pilota już nie tylko niezwykłych cech charakteru, ale także nienagannego zdrowia i dużej sprawności fizycznej organizmu.

Nawet w szybownictwie istnieją te momenty. Nie dawno czytaliśmy o sukcesach naszych najlepszych szybowników na obozie halniakowym w Jeleniej Górze. Na podobnym obozie w 1950 roku pilot Andrzej Brzuska uzyskał wysokość ponad 9 000 m powyżej poziomu morza.

Nie trzeba jednak lecieć tak wysoko, by przekonać się, iż kilkugodzinny lot wysokościowy w ciężkich warunkach atmosferycznych, w temperaturze nawet 30 stopni poniżej zera, w stale narastających objawach głodu tlenowego, z maską tlenową na twarzy, która utrudnia oddychanie i swobodę ruchu, to naprawdę duży wysiłek woli i praca fizyczna. Badania przeprowadzone we wrocławskiej komorze niskich ciśnień potwierdziły raz jeszcze, jak bardzo źle znoszą warunki głodu tlenowego jednostki fizycznie słabe, nie uprawiające żadnego sportu, a które w warunkach normalnych czują się pozornie całkowicie zdrowe.

Może tu paść pytanie: przecież nie wszyscy kandydaci muszą się od razu znaleźć w ciężkich warunkach lotu? Jasną jest rzeczą, że na to nie można liczyć, bo jeżeli ktoś chce z pożytkiem pracować dla naszej Ludowej Ojczyzny może to przecież zrobić na każdym innym polu i w każdej innej dziedzinie, a do latania należy dopuścić tylko tych, którym zdrowie pozwala na pokonywanie nawet najcięższych trudności.

Lotnik musi być bezwzględnie nie tylko zdrowy ale 100% bardzo zdrowy. Musi mieć bardzo dobry wzrok, nie może mieć żadnych na przykład zmian w uszach, nosie bo to jest przy zmianach ciśnienia powodem znacznych bóli. Obok wielu innych warunków musi mieć przede wszystkim bardzo sprawny układ krążenia, a przede wszystkim serce. Nie jest więc przypadkiem, że właśnie sportowcy uprawiający ćwiczenia fizyczne łatwiej mogą zostać pilotami. Po prostu poprzez stałe treningi są już przyzwyczajeni do dużych wysiłków i łatwiej pokonują ewentualne trudności mogące wyniknąć przy lataniu. Jako przykład może posłużyć radziecka pilotka Zoja Mariejewa, która pod koniec ubiegłego roku uczestniczyła na obozie szybowcowym w Jeleniej Górze, gdzie ustaliła nowy rekord Związku Radzieckiego. W Moskwie systematycznie uprawia lekkoatletykę i w porównaniu z innymi szybowniczkami warunki lotu wysokościowego znosiła znacznie lepiej.



Ci młodzi chłopcy w pełni odpowiadają warunkom służby w powietrzu — są pilotami silnikowymi Ligi Lotniczej.

Jak wykazały jeszcze inne, liczne obserwacje, sport jest najlepszą zaprawą i dlatego każdy kandydat na pilota winien być sportowcem, a każdy lotnik jeżeli chce zachować swoją kondycję, musi uprawiać jakąś dziedzinę sportu. Jako najbardziej wskazane sporty dla lotników uważa się te, które wpływają dodatnio na cały organizm. Lekkoatletyka, gry ręczne, gimnastyka przyrządowa, narciarstwo, pływanie, wioślarstwo — oto jedne z najbardziej wskazanych. Sami może w przyszłości przekonamy się, jak bardzo nam ćwiczenia te pomogły w naszej karierze lotniczej.

Nie wolno także zapominać o przepisach higieny osobistej, której nie przestrzeganie może zaszkodzić pilotowi. Pielęgnacja jamy ustnej, hartowanie ciała zimną wodą, unikanie nadmiernego palenia papierosów i wykluczenie alkoholu, który bardzo szkodliwie wpływa na organizm pilota i powoduje, iż musi on znacznie wcześniej przerwać latanie.

Kandydaci winni poza tym w wypadku zawezwania ich na komisję lotniczo-lekarską stawać do badania wypoczęci, nie zmęczeni bowiem objawy zmęczenia mogą mylnie przedstawić lekarzowi obraz sprawności organizmu. Zdarzają się jeszcze i takie wypadki, że badani przychodzą nie wyspani a nawet byli tacy, którzy stawili się bezpośrednio po całonocnej podróży lub co gorsza po zabawie lub innej hucznej rodzinnej uroczystości. Rzecz jasna, że tego rodzaju wypadki są niedopuszczalne i wyrządzają szkodę badanemu.

Na pocieszenie dla tych wszystkich, których komisja lekarska uznała na czasowo niezdolnych, należy dodać, iż jeżeli przyczyną niedopuszczenia do lotów w tym roku była niedostateczna sprawność ich układu krążenia, to nie wolno im rezygnować, lecz stosując zasadę stałego i rozumnego uprawiania sportów, mogą jeszcze za rok ponownie stanąć na komisji. Wtedy na pewno nie spotka ich przykry zawód i będą mogli z pożytkiem dla kraju realizować swoje plany i marzenia.

dr med. **WACŁAW KORNASZEWSKI**

PIERWSZA ZŁOTA ODZNAKA W BIELSKO-BIALSKIM ALL w 1952 r.

Szaleje halniak. Wiatr na lotnisku 15 m/sek, a w czasie podmuchów, sięga nawet do 20 m/sek. Startujemy na falę. Niebo pokryte jednostajnym altostratusem, nie wróży dobrych wyników, co jednak nie zraża młodych pilotów. Samolot holujący rwie się do lotu, trzymany jednak za skrzydła przez dwóch pilotów, posłusznie i powoli posuwa się na miejsce startu, skąd uniesie się w powietrze na zbadanie warunków. Patrzącym zapiera dech w piersiach. Już pełen gaz, — ruszył — po bokach zostali dwaj piloci. Samolot uniósłszy ogon do góry, toczy się chwilę po lotnisku, po czym odrywa się i w powietrzu zaczyna się miotać, machać płatami, unosi się wyżej, to gwałtownie opada, jak gdyby chciał wrócić na ziemię choćby nawet poza lotniskiem. Lecz silna ręka pilota, panuje nad maszyną. Samolot miotany przez halniak, zrobił okrążenie i podchodzi do lądowania. Dwaj piloci stoją na lotnisku w pogotowiu; gdy będzie lądował, skoczą natychmiast jeszcze przy wybiegu, aby pochwycić za skrzydła, zabezpieczając w ten sposób samolot przed podmuchem. Już się zbliża do znaków lądowania, to rwie się z powrotem do góry, to znów wyrywa się na boki w prawo i lewo. Już są znaki, a samolot ciągle wyskakuje na dwa metry do góry, jakby się bał dotknąć lotniska. Znaki pozostały w tyle i samolot nie lądując w oznaczonym miejscu, unosi się w górę by robić jeszcze jedno okrążenie. Holownik kol. Derkowski nie ustąpi tak łatwo. Za drugim razem samolot mimo „brykania", wylądował tuż przy literze „T", a dwaj piloci natychmiast podbiegli do płatów.

Tymczasem w hangarze pilot Leon Sztuka siedzi już w Musze, a koledzy zaczepiają 20 metrową linkę i trzymając Muchę za płaty i kadłub, powoli ciągną ją do samolotu który poholuje szybowiec na falę.

Piloci gotowi. Ukazuje się biała chorągiewka zezwalająca na start. Już ruszyli. Mucha w powietrzu, pilno jej na falę. Samolot jednak powoli nabiera rozpędu. Kilkadziesiąt par oczu śledzi z napięciem zespół, który złączony 20 m linką, szarpie ją na wszystkie strony, jakby chciał ją za wszelką cenę zerwać. Wprawne ręce pilotów łagodzą wszystkie szarpnięcia, toteż zespół wznosi się coraz wyżej. Na wysokości 750 m, wyczepienie; Mucha zwolniona z uwięzi, samotnie wspinając się na falę, rozkoszuje się swobodą. Samolot tymczasem już wylądował i ustawia się do ponownego startu, a w Musze nowej siedzi kolega Jarosław Rembowski gotowy do lotu na falę. Drugie wyczepienie następuje na wysokości 650 m. Po dwóch godzinach, nad lotniskiem wysoko, maleńka Mucha kręci korkociąg, to Rembowski zmarznięty spieszy do lądowania. Pierwsze jego słowa: „Mam warunek do złotej 3.300 m, przewyższenia, absolutna 4.350 m". W trzy godziny po starcie ląduje Leon Sztuka również zmarznięty ale z twarzą roześmianą i zadowoloną. Nie trzeba się pytać, to pierwsza złota odznaka w 1952 r. zdobyta w Bielsko-Bialskim Aeroklubie Ligi Lotniczej. Przewyższenie tak samo 3 300 m, wysokość absolutna 4.450 m.

B. Urbanowicz

...Zarząd Okręgu LL w Lublinie zorganizował w grudniu ubiegłego roku kurs spadochronowy I stopnia? Na kurs uczęszczała młodzież z miejscowych szkół i zakładów pracy. Egzamin z wynikiem dobrym złożyło 20 kursantów.

Jan Bem
Lublin

●

...na Kurs Wstępnych Wiadomości Lotniczych zorganizowany przez Oddział Powiatowy LL w Sosnowcu zgłosiło się 100 kandydatów?

Zarząd Oddziału oddał do dyspozycji członków Ligi Lotniczej dobrze wyposażoną świetlicę oraz bibliotekę liczącą ponad 500 tomów.

Waldemar Sendor

●

...najlepiej pracującymi kołami LL na terenie Sosnowca są: Koło LL przy Sosnowieckiej Odlewni Staliwa oraz przy Państwowej Szkole Przemysłowej?

A. Gisowski



...staraniem Oddziału Powiatowego Ligi Lotniczej w Kaliszu zorganizowano teoretyczny Kurs Spadochronowy I i II stopnia. Kurs rozpoczął się 1 lutego.

Bolesław Hoffman

●

...w ramach imprez noworocznych dla dzieci szkolnych, Wydział Propagandy ZO LL w Zielonej Górze zorganizował Wojewódzką Wystawę Modelarską, która cieszyła się dużym zainteresowaniem zwiedzających.

(M. J.)

●

...w Zielonej Górze przy Zarządzie Okręgu Ligi Lotniczej zorganizowany został Okręgowy Ośrodek Modelarstwa Lotniczego, w którym pracuje obecnie 40 młodych modelarzy? Chcąc aby praca w Ośrodku dała jak najlepsze wyniki, modelarze przeprowadzają narady produkcyjne mające na celu usprawnienie całokształtu pracy. Obecnie w Ośrodku przeprowadzane są intensywne prace przygotowawcze do III Wojewódzkich Zawodów Modeli Latających.

(M. J.)

●

...nowe koła Ligi Lotniczej założono ostatnio przy Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Częstochowie oraz częstochowskiej fabryce igieł?

Leon Kora
Częstochowa

...na łamach czasopisma radzieckiego „Patriot Rodiny" ukazał się obszerny artykuł Pawła Turczina poświęcony rozwojowi sportu szybowcowego w Polsce?

Autor artykułu stwierdza, że troska Państwa Ludowego o rozwój lotnictwa sportowego przyczynia się nie tylko do umasowienia szybownictwa wśród najszerszych rzesz młodzieży polskiej, ale również do uzyskania wielu doskonałych wyników (a).



...ZOLL w Kielcach nie stara się o odremontowanie i uruchomienie wieży spadochronowej znajdującej się w Radomiu? Myślimy, że odpowiednie fundusze na pewno znalazłyby się.

Stanisław Jakubowski

●

...Biblioteka FWP w Głuchołazach k/Nysy zawiera tylko jedną książkę o tematyce lotniczej? W całym ośrodku wczasowym, w którym przebywa wiele młodzieży nie ma czasopism lotniczych, a w żadnej świetlicy nie widziałem fotogazetki LL.

A szkoda. Tematyka lotnicza nawet na wczasach nie zaszkodzi.

Stefan Jakobs

●

...w Księgarniach w Brzegu nie sprzedaje się książek lotniczych?

Sprzedawcy obiecują stale, że za kilka dni książki lotnicze się sprowadzi, że jeszcze nie nadesłano z centrali itp., a tymczasem mijają miesiące, a książek jak nie ma, tak nie ma.

J. Wilanowski

●

...ośrodek propagandowy Ligi Lotniczej w Rybniku nie przejawia żadnej działalności?

Lokal ośrodka przy ulicy Sobieskiego jest prawie zawsze zamknięty. Powiatowy Zarząd LL w Rybniku winien zaktywizować pracę ośrodka i dopilnować, aby lokal był częściej dostępny dla młodzieży.

S. Wardak

●

...Oddział LL w Białymstoku nie zmienia wiszącej od kilku miesięcy w gablotce przy ulicy Krakowskiej gazetki ściennej pod tytułem: „Nasz wzlot"?

Czyżby kolegium redakcyjne zadowoliło się tylko jednorazowym „wzlotem"?

W. Sztandarsk

●

...modelarnia Ligi Lotniczej przy kopalni im. Thoreza w Wałbrzychu jest nieczynna? Od stycznia do marca w ubiegłym roku przeprowadzono kurs modelarstwa lotniczego I stopnia. Po skończeniu kursu modelarnię zamknięto, a Oddział Powiatowy LL nie postarał się o to, aby modelarnię, która jest bardzo dobrze wyposażona w narzędzia i materiały modelarskie udostępnić młodzieży pracującej w kopalni. Może ZOLL we Wrocławiu zainteresuje się tą sprawą i postara się o instruktora, który poprowadzi modelarnię.

Stefan Wroczkowski



Warunki przyjęcia na szkolenie lotnicze są w dalszym ciągu ośrodkiem zainteresowania wielu naszych czytelników. Nie jesteśmy jednak w stanie pisać w każdym numerze naszego pisma na ten sam temat. Dlatego też, wszystkich zainteresowanych szkoleniem lotniczym kierujemy do poprzednich numerów naszego pisma, gdzie w „Poczcie Lotniczej" znajdą wyczerpujące wyjaśnienie swych wątpliwości. Odnosi się to do następujących kol. kol. **H. Klimowiesówny** z Ełka, **Ryszarda Zawłockiego** z Grabowa, **Mariana Kędzierskiego** z Wielunia, **Józefa Ławrynkowicza** z Bartoszyc, **Zygmunta Wacha** z Tarnogóry, **Włodzimierza Szczygła** z Nysy, **Rajmunda Steinkoellera** ze Szczecina, **Stanisława Sochaczewskiego i Jerzego Kopczyńskiego** z Klementowic, **Mikołaja Turczenki** z Nałęczowa, **Kleofasa Tarki** z Będzina, **Barbary Miklas** z Grójca oraz **Jana Niemczyńskiego** z Rychwała.

Kol. **Paweł Kapica** z Klementowic. Uważamy, że powinniście się głęboko zastanowić nad kwestią zmiany swego zawodu. Jest to sprawa poważna i od tej decyzji zależą dalsze koleje Waszego życia. Wykształcenie, jakie zdobyliście w szkole administracyjnej, dało Wam Państwo. Kosztowało ono wiele pieniędzy i pracy wychowawców. Gdybyście teraz porzucili Wasz zawód, zawiedlibyście zaufanie, jakim obdarzyła Was Ludowa Władza. Czy pomyśleliście o tym? Jeśli nie — to pomyślcie.

Jeżeli jednak spostrzeżecie z czystym sumieniem, że Państwo nie będzie miało z Was pożytku, gdy będziecie pracowali w nielubianym zawodzie, no to... walcie do lotnictwa. O kursach instruktorów pisaliśmy poprzednio. Liga Lotnicza zapewnia wyszkolonym w swych szkołach instruktorom pracę w podległych sobie placówkach.

Pomyślcie także i o innej ewentualności. Możecie przecież pracować w wyuczonym zawodzie, a równocześnie uprawiać jedną z gałęzi sportu lotniczego. Zanim zdecydujecie się zapisać na kurs pilotażu szybowcowego czy silnikowego lub na kurs skoczków spadochronowych winniście pomyśleć o tym, czy po jego ukończeniu będziecie sobie mogli pozwolić na systematyczny trening w aeroklubie. Jeśli tak — wszystko w porządku. Jeśli zaś nie — szkoda Waszego czasu, a przede wszystkim— państwowych pieniędzy.

Mamy wrażenie, że nasza odpowiedź da Wam wiele do myślenia i że po jej przeczytaniu poweźmiecie słuszną decyzję.

„Bliźniaki" z Warszawy. Chętnie wyjaśnimy Wam czym są modele redukcyjne, co znaczy „prototyp", co to jest przelot docelowy i wiele innych rzeczy, o które pytacie, jednak pod warunkiem: że w najbliższym czasie otrzymamy Wasze nazwisko i adres. **Na listy anonimowe** (czyli podpisane tylko kryptonimami w rodzaju Waszego) **nie odpowiadamy.**

Kol. **T. Węglewski** z Radomia. Za nadesłane nam materiały dziękujemy. Zostały one włączone do naszego archiwum. Przesyłamy pozdrowienia.

Kol. **Wanda Mirowska** z Warszawy. Dziękujemy za nadesłanie adresu. Odpowiedź na Wasz list ukazała się w poprzednim numerze.

Koleżanka **Halina Działowska** z Mielca. Narzekacie, że koło LL, do którego należycie nie przejawia **żadnej działalności**. Jako aktywny członek ZMP zapewne wiecie, że skargi, załamywanie rąk i biadolenie nigdy jeszcze nie przyczyniły się do naprawienia zła. (Znacie też chyba przysłowie o pieczonych gołąbkach...?). Mamy nadzieję, że domyślicie się, co należy zrobić? A więc — do roboty. Rozruszajcie zapleśniałych członków Zarządu Koła. Bijcie ich celną krytyką. Ręczymy, że wkrótce praca się ożywi. A jak ruszy KWWL — napiszcie do nas korespondencję, zgoda? Z góry dajemy Wam tytuł:— „Jak pobudziliśmy do pracy zapleśniały zarząd naszego Koła?".

Kol. **Bogusław Kulesza** z Bychowej koło Lublina. Od kandydatów na Wydział Lotniczy Politechniki Warszawskiej nie wymaga się żadnego specjalnego przygotowania lotniczego. Wystarczą szczere chęci i świadectwo ukończenia jedenastu klas szkoły podstawowej. Studia na PW trwają trzy lata.

Kol. **Adolf Żmudzin** z Sulejówka. Jest nam trochę przykro z powodu Waszego... hm... lenistwa. Wasz zamiar napisania do nas listu od przeszło roku należało zrealizować nieco wcześniej. No, ale — „lepiej późno, niż wcale". Za list i pozdrowienia serdecznie dziękujemy.

Kol. **Tadeusz Kopeć** z Sosnowca. Ceny roczników podane uprzednio w Sim-ie nie zostały zmienione. Sprzedaży ulgowej nie prowadzimy. Radzimy Wam kupić roczniki „na raty", tj. kolejno po jednym, a nie wszystkie równocześnie. Wydawnictwa, o którym piszecie dotychczas nie wydano i nie przewidujemy, aby prędko ujrzało światło dzienne.

Kol. **Kazimierz Rojek** z Zaborowa Nowego k. Sokołowa. Z silniczków modelarskich można korzystać w modelarniach LL. Źródeł indywidualnego zakupu silniczka spalinowego „SIM—2B" nie ma.

Kol. **Hilary Kamosa** z Baranowa k. Ostrołęki. Redakcja książek nie wysyła. Radzimy zwrócić się z zamówieniem listownym do księgarni Centrali Obrotu Księgarskiego „Dom Książki" w Warszawie, ul. Pierwszej Armii 16. Księgarnia ta zajmuje się wysyłką książek zamówionych w niewielkich ilościach indywidualnie.

Kol. **J. Wysocki** — Radom. Ponieważ napisaliście list do redakcji w formie wiersza, odpowiadamy również podobnym wierszykiem:

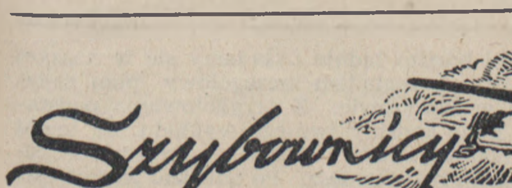
Za wierszyk i konkurs z dobrym wynikiem
Życzę Wam zostać lotnikiem.
Piszcie jak najwięcej z tym samym talentem,
a zostaniecie (SIM-u) korespondentem!

(Wierszyk ułożył znakomity wersyfikator „P. E.". Pomimo wielkiego szacunku dla jego geniuszu poetyckiego, nie radzimy Wam wzorować się na powyższej próbce jego twórczej myśli — Red.).

Kol. Kol. **Alojzego Kaczmarczyka** z Lublińca, **Cezarego Wasilewskiego** z Kośl nki k. Sztumu oraz **Kazimierza Walotka i Romana Januarego** z Kazimierza informujemy, że najprostsza i najkrótsza droga do lotnictwa wojskowego prowadzi przez Ligę Lotniczą, która wyszkoli Was na pilotów sportowych. Jeśli macie więcej niż 21 lat, zwróćcie się do WKR.

Kol. **Zdzisław Kozłow** z Koszalina. Potrzebne Wam informacje znajdziecie w Poczcie Lotniczej w niniejszym oraz w poprzednich numerach SIM-u z br. Za życzenia serdecznie dziękujemy.

R.



NAPISAŁ TADEUSZ REJNIAK

— Ech, bzdury gadasz — żachnął się Walek. — Lubię ją, bo dziewczyna jest wyjątkowo wartościowa. Ma — jak to się mówi — zetempowski charakter, jest pracowita, uczynna, przy tym zawsze pogodna, a że lata z głową na karku, temu też chyba nie zaprzeczysz.

— Iiiii, tam gadaj zdrowo. Pogodna, pracowita, z charakterem — przedrzeźniał z grymasem Marek. — Ładna jest, powiedz po prostu i będę Cię rozumiał. Nie udawaj świętego.

Walek spojrzał na kolegę ze zdziwieniem.

— Nie rozumiem Cię Marku, chyba nie mówisz poważnie. Czyżbyś naprawdę widział tylko to, że Zośka jest ładna, a nie dostrzegł jej innych cenniejszych zalet?

— Ależ oczywiście dostrzegam, dostrzegam — kpił Marek. — Tylko nie wmawiaj mi, że właśnie cechy charakteru najbardziej cię w niej interesują.

— Właśnie tak. I nie widzę przyczyny, dla której masz drwić z tego — obruszył się Walek i zmienił temat.

— Zresztą to nie najważniejsze. Możemy sobie darować tę dyskusję. Powiem ci raczej, że mi ten nasz obóz naprawdę imponuje. Czy ty masz pojęcie, jak się tam nauczymy latać, ile doświadczenia nowego zdobędziemy? Przecież na dobrą sprawę nikt z nas dotąd poważnie na fali nie latał.

— Walek — przerwał mu nagle Marek. — Przecież to już Jelenia Góra. Nawet nie zauważyliśmy, kiedy się rozwidniło.

Chłopcy rzucili się do swoich bagaży i w chwilę później wychodzili z wagonu.

Marek z Walkiem zmieszani z tłumem pasażerów, skierowali się do wyjścia z peronu. Już na schodach spostrzegli Zbyszka Szaraka, który oprócz walizy dźwigał jeszcze narty.

— Serwus Zbyszek. Odkąd to z Katowic przyjeżdża się warszawskim pociągiem? — wołał z daleka Walek.

— Cześć chłopaki. Przesiadkę miałem we Wrocławiu. Nasz jest tu liczniejsza grupa z Katowic — odpowiedział Zbyszek.

Odnaleźli się wszyscy przy starym znajomym: samochodzie ze szkoły szybowcowej w Jeżowie, który czekał na przybyszów przed dworcem. Witaniom, wypytywaniom i śmiechom nie było końca.

— Pocoście wy te deski przywieźli? Na wczasy jedziecie, czy na obóz szybowcowy?

— Patrzcie, jaką Józek walizę dźwiga. Komiwojażer, słowo daję.

— Adam, jakżeś ty się wypasł od zeszłego roku. To cię matula nie licho podkarmiła.

— A Staszek oczywiście z bułką w ręce. Jakżeby inaczej?

Krzyżowały się pytania, odpowiedzi, nawoływania i żartobliwe przycinki. Gdy chłopcy się już załadowali na samochód, Wacek stanął przed kierowcą i zaczął z namaszczeniem:

— Witaj nam, ach witaj mistrzu kierownicy. Jeżeli twój zasłużony wehikuł dyszy jeszcze ogniem bodaj w jednym cylindrze, to imieniem zebranego tu kwiatu szybownictwa superwyczynowego, mam zaszczyt cię prosić:

Na śniadanie wieź nas panie, bośmy głodni niesłychanie.

Rozległy się śmiechy.

— Ten ma talent do gadania — rzucił ktoś z uznaniem.

— Na śniadanie, na śniadanie — podchwyciło parę głosów, przerwał im jednak jeszcze raz Wacek:

— Zanim jednak ruszymy, powiedz nam Stachu, kogo z przybyłych już przed nami będziemy mieli przyjemność oglądać przy biesiadnym stole?

PRZEZ LOTNICZE OKULARY



1 275 638 DOLARÓW STRAT

W roku 1951 w amerykańskim lotnictwie wojskowym zdarzyło się 657 poważnych wypadków, spowodowanych wyłącznie z winy pilotów. Straty poniesione na skutek tych wypadków określone są na sumę 1 275 638 dolarów.

A niektórzy generałowie lotnictwa USA ciągle jeszcze głoszą o tym, jak to amerykańscy lotnicy są dobrze wyszkoleni. Ich „sztuka" wychodzi na jaw tylko wtedy, kiedy strzelają do bezbronnych dzieci i rzucają bomby na otwarte miasta.

BOLESNY ZAWÓD IMPERIALISTÓW

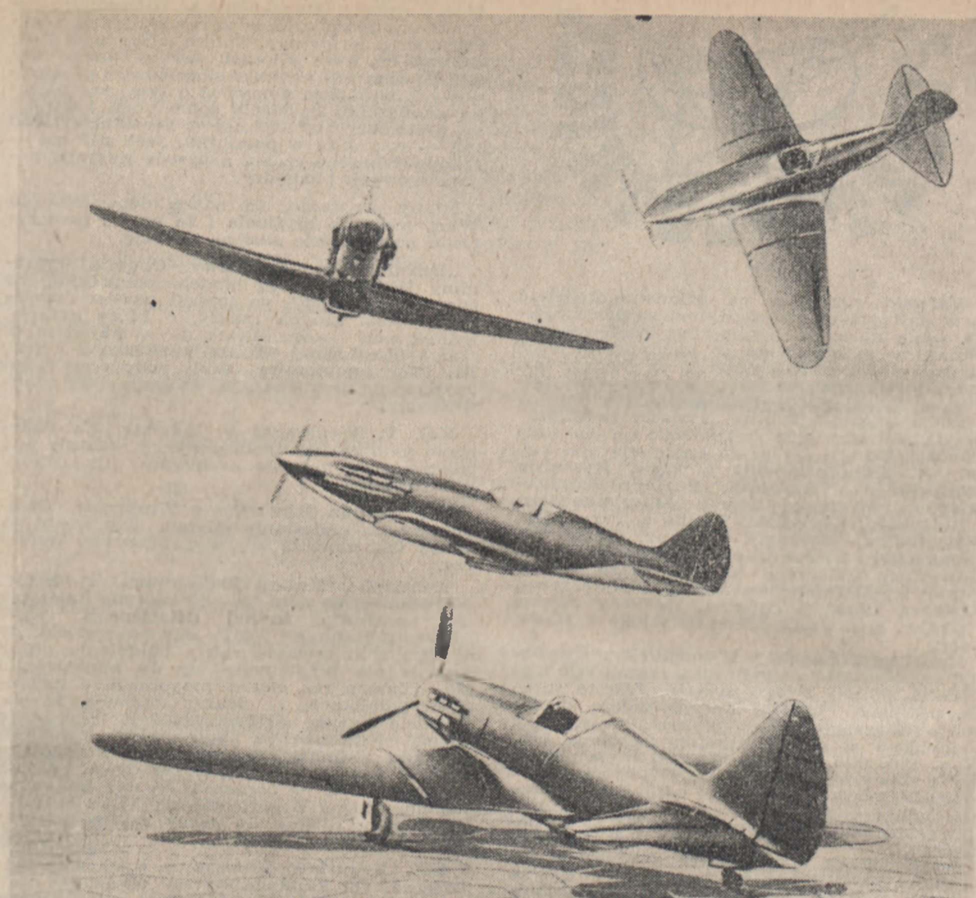
Jak podaje prasa, dnia 12 stycznia w hrabstwie Hampshire w Anglii uległ katastrofie prototyp pierwszego angielskiego bombowca odrzutowego typu „Valiant", przeznaczonego do ataków atomowych. Jeden z członków załogi bombowca zginął, czterech uratowało się przy pomocy spadochronów.

Katastrofa tego bombowca jest wielkim ciosem dla imperialistów, łączących z produkcją „Valianta" wielkie nadzieje w związku z wprowadzeniem w życie agresywnych zamierzeń wobec krajów obozu pokoju.

NASZA OKŁADKA:

Podchorąży Waldemar Fijałkowski jeden z przodujących uczniów Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych.
Foto: WAF.

JAKIE TO SAMOLOTY?



Ilustracja powyższa przedstawia słynny samolot myśliwski MIG-1 konstrukcji radzieckich inżynierów Mikojana i Gurewicza

Stach Woźniak, który znał wszystkich szybowników, jacy kiedykolwiek byli w Jeżowie, odwrócił się od kierownicy i rzucił z łobuzerskim „perskim okiem":

— Aaa, przyjemność to będziecie mieli na pewno, bo oprócz kilku chłopaków, wczoraj wieczorem przyjechały też te dwie, co to w zeszłym roku były tu na szkoleniu żaglowym. No, jakże im tam... acha: Walczakówna i Kowalska.

— Zośka już jest? — wyrwało się radośnie Markowi i zmieszany zaczął gwałtownie poprawiać sobie krawat.

— Popatrzcie go jaki amant — zauważył ktoś złośliwie, ale dalsze słowa zagłuszył warkot silnika. Woźniak ruszył z miejsca, a Adam donośnym głosem zakomenderował:

— No, „rebiata", co śpiewamy? Proponuję naszą starą jeżowską, o tym słońcu i o skrzydłach.

Zbyszek zaintonował, reszta zgodnym chórem podchwyciła i przez wąskie, kręte uliczki miasta poniósł się radosny młodzieńczy śpiew.

Jak dobrze gnać podniebnymi szlakami,
Z promieniem słońca skrzydłami krzesać skry...

ROZDZIAŁ DRUGI

JUTRO ROZPOCZYNAMY LOTY

Pogoda była wspaniała. Lekki, poranny przymrozek neutralizowały ciepłe promienie słońca, wysoko już stojącego na bezchmurnym niebie i zalewającego ziemię gorącą jasnością. Okna pokoju były szeroko otwarte. Do pokoju wpadał przez nie przyjemny, ciepły powiew i gdyby nie wiszący na ścianie kalendarz, który wyraźnie stwierdzał, że jest już 9 listopada, rzekłbyś — wiosna.

W wygodnym foteliku przy jednym z okien siedział Janiak — kierownik szybowcowego obozu wyczynowego i przeglądał kartki maszynopisu.

— Wiesz, Roman — zwrócił się do Bogdanowicza — kierownika wyszkolenia, siedzącego przy stole, w drugim końcu pokoju — jak dotąd bardzo ładnie układamy się w naszym planie pracy. Właśnie przeglądam szczegółowy plan zajęć, nakreślony jeszcze w Warszawie. Z przygotowania podstawowego pozostały dwie godziny twojego wykładu: na temat techniki lotu halniakowego, które zresztą — spojrzał na zegarek — za parę minut rozpoczniesz. Po obiedzie jeszcze tylko Martyczanka powie o objawach głodu tlenowego, potem Janusz Majer ma godzinę zasad działania i użycia aparatów tlenowych, a wieczorem moja odprawa organizacyjna i twoje omówienie lotów na jutro. A jak dokumentacja techniczna? — zapytał Bogdanowicz. — W porządku?

— Właśnie kończę sprawozdanie — odparł zapytany, wskazując na piętrzący się przed nim na stole stos książek pokładowych.

— Większość już przejrzałem i nie stwierdziłem żadnych usterek. Pod względem technicznym jesteśmy zupełnie gotowi do startu. Wczoraj z Majerem i Wateckim sprawdziłem na lotnisku zamontowanie i sprawność aparatów tlenowych. Szarak przygotował też wczoraj barografy, a dzisiaj, po wykładach przejrzymy jeszcze z Górskim metryczki spadochronów. To wszystko, co było do zrobienia.

— No, to „szafa gra" — uśmiechnął się Janiak. — Nie wyobrażasz sobie, jak mi bardzo zależy na tym, żeby obóz dał dobre wyniki. Zresztą możemy ich oczekiwać po naszym zespole. Ale chciałbym, żeby organizacyjnie też wszystko poszło sprawnie. Na taką skalę jest to pierwszy u nas w Polsce obóz wyczynowy. I właśnie dlatego chciałbym bardzo, żeby był udany.

— Cóż ty Andrzej, mnie chcesz agitować? — zdziwił się wesoło Bogdanowicz. — Przecież mnie zależy na tym samym. Zresztą jestem pewien, że wszystko pójdzie dobrze. Chłopaki latają doskonale i z zapałem. Karność, jak dotychczas, wzorowa. Czego ci trzeba więcej? Zobaczysz, że o naszym obozie będą jeszcze w gazetach pisać. Zobaczysz, wspomnisz moje słowa.

(2) (C. d. n.)

WYDAJE: LIGA LOTNICZA — Adres redakcji: Warszawa, ulica Ogrodowa 65 — REDAGUJE ZESPÓŁ

Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 7 zł 20 gr, półrocznie — 14 zł 40 gr, rocznie 28 zł 80 gr.
Wpłacać czekami na konto PKO I-15678 na adres Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a. Numery pojedyncze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji Warszawa ulica Ogrodowa 65.
Telefony redakcji: 6 21 48; 7 36 01; 8 76 65. Wewnętrzny 15 — kolegium redakcyjne 14 — sekretariat i administracja.

Zam. 252 3-B-10086 Numer oddano do kolportażu 13. II. 1952 r.